

"Reiset nach dem Norden": zur Geschichte der Fährverbindung Warnemünde-Gedser. T. 2, von der Eröffnung der Fährlinie bis zu ihrem Ende im Zweiten Weltkrieg

Hückstädt, Harald

Veröffentlichungsversion / Published Version
Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Hückstädt, H. (1991). "Reiset nach dem Norden": zur Geschichte der Fährverbindung Warnemünde-Gedser. T. 2, von der Eröffnung der Fährlinie bis zu ihrem Ende im Zweiten Weltkrieg. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 14, 99-132. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-52564-3>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

»REISET NACH DEM NORDEN«

Zur Geschichte der Fährverbindung Warnemünde-Gedser

VON HARALD HÜCKSTÄDT

2. Teil: Von der Eröffnung der Fährlinie bis zu ihrem Ende im Zweiten Weltkrieg*

Die Schiffe

Für die neue Fährverbindung von Warnemünde nach Gedser waren vier Schiffe vorgesehen. Dem normalen Personenverkehr sollten zwei Räderfähren dienen, während man mit Rücksicht auf das im Winter zu erwartende Eis und vornehmlich für den Güterverkehr zwei weitere Fahrzeuge mit Schraubenantrieb benötigte. Die beiden Raddampfer waren Schwesterschiffe mit nur geringen Abweichungen, während die beiden Schraubenschiffe sich stärker voneinander unterschieden. In den äußeren Abmessungen waren natürlich alle weitgehend identisch.

Drei der vier Schiffe wurden in Deutschland gebaut. Es waren dies die FRIEDRICH FRANZ IV., die PRINSESSE ALEXANDRINE und die MECKLENBURG. Für alle drei zeichnete die Werft von Ferdinand Schichau verantwortlich. Das vierte Schiff, die PRINS CHRISTIAN, kam von der A/S Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri.

Der Bau von Eisenbahnfähren war für Schichau zu dieser Zeit kein Neuland mehr. Bereits 1877 hatte die Werft für die Dänischen Staatseisenbahnen die FREDERICIA (304 BRT) für den Kleinen Belt geliefert, gefolgt 1883 von der HJALMAR (332 BRT) und der INGEBORG (342 BRT).¹ Für das Eisenbahnbetriebsamt Stralsund hatte man zwischen 1882 und 1891 die Fähren PRINZ HEINRICH, RÜGEN und STRALSUND gebaut, als es darum ging, den Strelasund mit der Eisenbahn zu überqueren.² Aber das waren recht kleine Fahrzeuge gewesen. Die nun bestellten Neubauten hingegen waren die größten ihrer Art in Europa.

Für Trajekte hatte sich mit den Jahren eine Art Bauschema herausgebildet. Eisenbahnfähren waren damals im wesentlichen breite Pontons mit Schaufelradantrieb. Da das durchgehende Gleis wesentliche Aufbauten nicht erlaubte, besaßen sie für die Zwecke der Schiffsführung etwa mittschiffs eine hohe Brücke in Eisenkonstruktion. Aufenthaltsräume für Passagiere befanden sich unter Deck. Ein typisches Beispiel war die Kopenhagen-Malmö-Fähre KJÖBNHAVN.³ Dieses Bauprinzip wurde auch bei den neuen Schiffen, zumindest bei den Räderfähren, angewandt, doch gab es eine Reihe von Verbesserungen und Weiterentwicklungen, die nicht zuletzt der Bequemlichkeit der Passagiere dienten. So konstruierte man Aufbauten, unter denen das Gleis tunnelartig hindurchgeführt wurde. Auch erhielten die Schiffe erstmalig ein am Bug aufklappbares Schanzkleid.

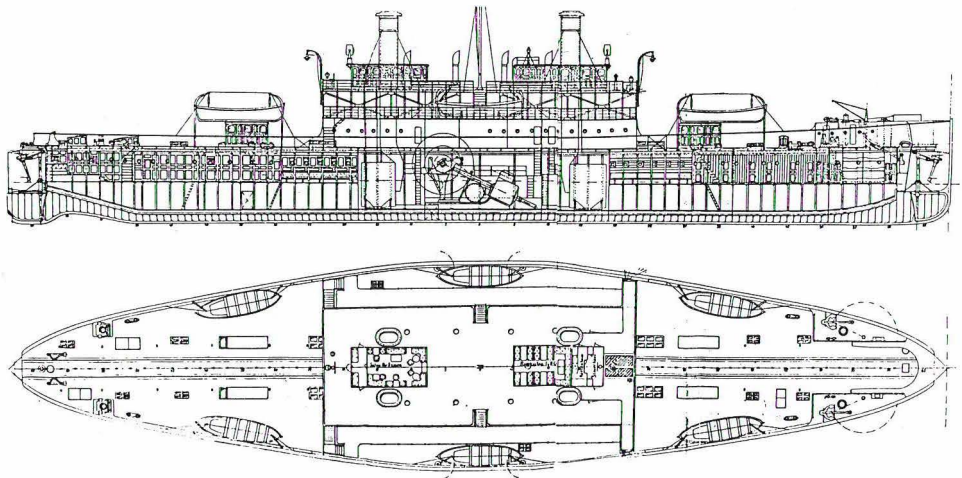
Nachfolgend sollen die vier neuen Fähren eingehender beschrieben werden.

FRIEDRICH FRANZ IV.

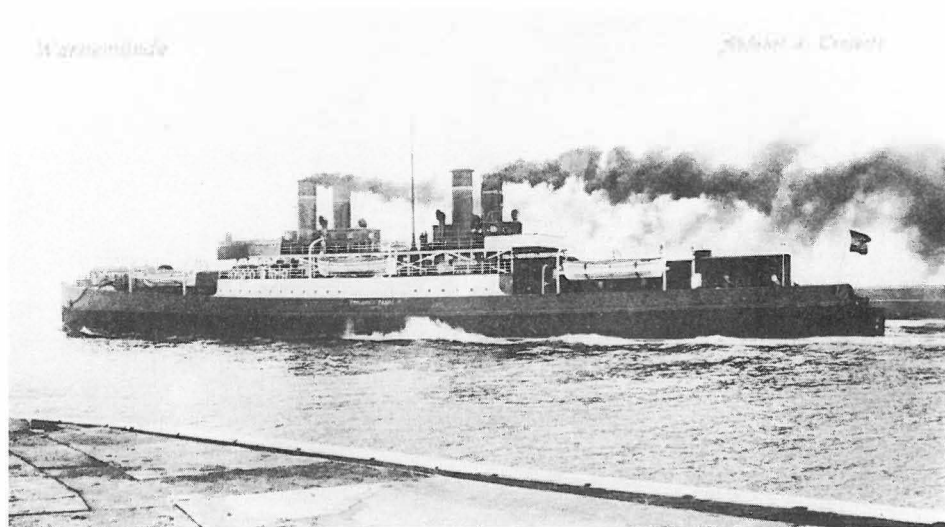
Die FRIEDRICH FRANZ IV. entstand im Werk Elbing der Schichauwerft. Sie war als Doppelendfähre mit einem durchlaufenden Gleis entworfen. Dieses Gleis war 79,5 m lang und erlaubte die Unterbringung von zehn Güterwagen oder einer entsprechenden Zahl von Personenwaggons. Neben dem Gleis waren starke Ringbolzen angebracht, um die Wagen auf See festzurren zu können. Vorn und achtern befanden sich wegklappbare Prellböcke. Die Aufbauten erstreckten sich etwa über das mittlere Drittel des Schiffes. Sie waren über dem in der Schiffsmittle liegenden Gleis angeordnet, welches von beiden Seiten her befahrbar war. Oberhalb des Gleisdecks lag ein Bootsdeck, auf dem allerdings nur zwei der insgesamt sechs Rettungsboote untergebracht waren. Die übrigen vier hingen in Davits paarweise auf der Back und am Heck. Über dem Bootsdeck war noch ein weiteres Deck, das Promenadendeck, auf welchem sich einige Pavillons mit besonders vornehm ausgestatteten Salons der ersten und zweiten Klasse sowie der Fürstensalon befanden, ohne den man nicht glaubte auskommen zu können.⁴

Im übrigen besaß das Schiff alle notwendigen Aufenthaltsräume für Damen und Herren, Raucher und Nichtraucher der ersten, zweiten und dritten Klasse, wobei die Räume der letzteren ebenso wie die Mannschaftsräume unter Deck gelegen waren. Küche, Schlafkabinen für 30 bis 40 Fahrgäste, Post- und Paketräume sowie Toiletten in drei Klassen vervollständigten die Einrichtung.

Die FRIEDRICH FRANZ IV. war nach den Vorschriften des Germanischen Lloyd für die höchste Klasse der Großen Küstenfahrt 100 A4K mit verstärkten Schotten erbaut worden. Sie wurde von zwei Schaufelrädern angetrieben, die ihre Kraft von einer liegenden Dreifach-Expansionsmaschine von 2500 PSi erhielten. Diese Maschine lief mit 45 Umdrehungen pro Minute und hatte einen Kohlenverbrauch von 0,75 kg/PS/h. Der Dampf wurde in vier Kesseln erzeugt, die jeweils einen eigenen Schornstein hatten. Zu dieser Anordnung war man gelangt, weil die Schornsteine wegen des Gleises nicht mittschiffs in die Höhe geführt werden konn-



Räderfähre FRIEDRICH FRANZ IV. (1903 F. Schichau). Originalzustand mit vier Schornsteinen und einem Gleis, bald darauf durch Umbau stark verändert (aus Zs.d. VdI 47, 1903).



FRIEDRICH FRANZ IV. verläßt den Hafen von Warnemünde. Deutlich sind die vier Schornsteine sichtbar (zeitgenössische Postkarte).

ten. Sie bestimmten das eigenartige Aussehen des Schiffes. Auch die Kessel- und Maschinenschächte waren seitlich angeordnet.

Außer den vier Hauptkesseln gab es noch einen Kessel für die Hilfsmaschinen. Zu diesen gehörte unter anderem auch die Hebevorrichtung für die Bugklappe.

Da der Hafen von Gedser ein Wenden der Fährschiffe nicht zuließ, waren diese gezwungen, das über den Bug angesteuerte Fährbett über das Heck wieder zu verlassen. Um beim Rückwärtsfahren sichere Steuerfähigkeit zu behalten, erhielten FRIEDRICH FRANZ IV. wie auch die anderen Fähren Bugruder. Aus demselben Grund besaß sie auch zwei Kommandobrücken, die bis heute ein Merkmal aller Gedserfähren geblieben sind.

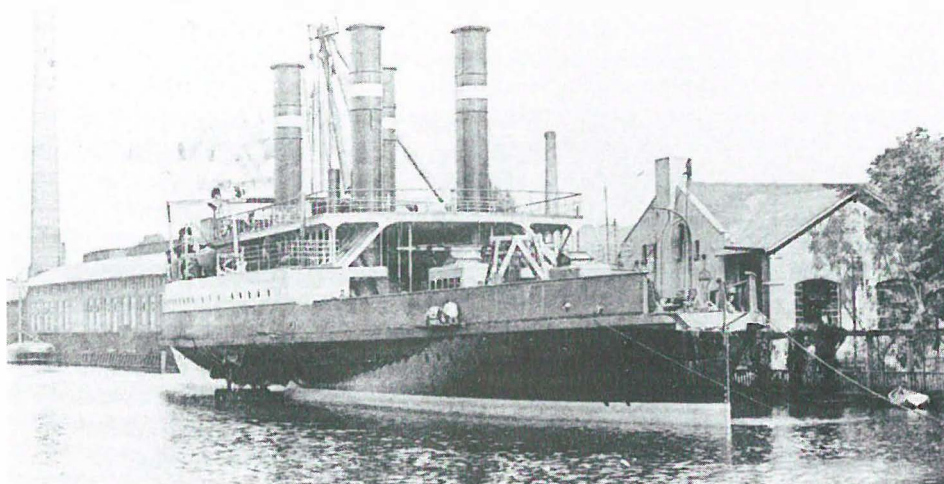
Die Baukosten des Schiffes lagen bei etwa 1,2 Millionen Reichsmark.

PRINSESSE ALEXANDRINE

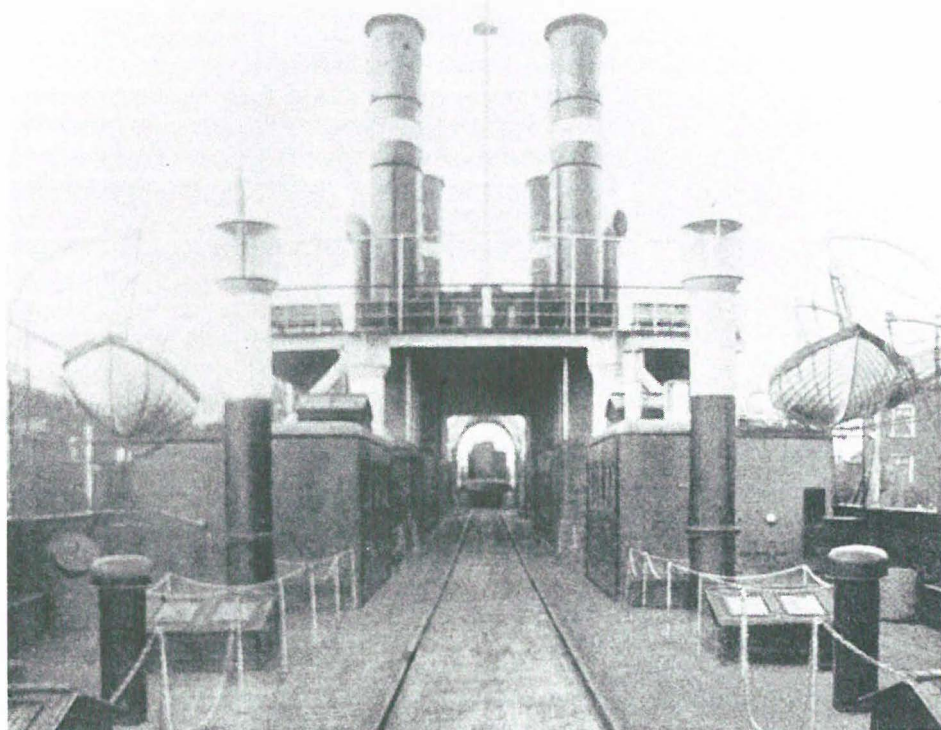
Die PRINSESSE ALEXANDRINE war ein Schwesterschiff der FRIEDRICH FRANZ. Sie entstand gleichfalls in Elbing und lief am 20. Mai 1903 vom Stapel.⁵ Da sie in allen wesentlichen Dingen ihrem Schwesterschiff ähnelte, erübrigt sich eine eingehende Beschreibung.

In einigen Punkten unterschieden sich die beiden Schiffe jedoch voneinander: Während nämlich FRIEDRICH FRANZ IV. auf der Back lediglich ein starkes Schanzkleid mit zwei kleinen Backshäusern beidseitig der Bugklappe besaß, welche die Hebevorrichtung für die Bugklappe beherbergten, waren bei der PRINSESSE ALEXANDRINE die Mittelaufbauten in Bootshöhe bis zum Bug vorgezogen. Da die Deckshöhe nicht ausreichte, um Eisenbahnwagen darunter verkehren zu lassen, hatte man in der Mitte einen Ausschnitt für die Gleise freigelassen, so daß die Aufbauten eher langgestreckten Deckshäusern beidseitig des Gleises glichen. Im Ganzen hatten die Waggons durch diese Anordnung mehr Schutz als bei FRIEDRICH FRANZ IV., die deshalb bald in ähnlicher Weise umgebaut wurde.

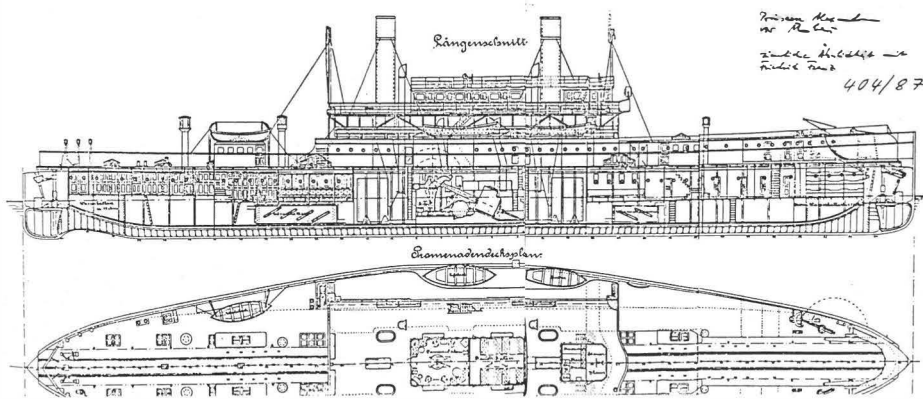
Auch die Bootsauftellung, die Salons auf dem Promenadendeck und einige andere äußere Dinge waren bei beiden Schiffen verschieden, so daß das kundige Auge sie an diesen Dingen unterscheiden konnte, wenn die Landesfarben dazu nicht ausreichten. Technisch waren die beiden Schiffe gleich.



PRINSESSE ALEXANDRINE am Ausrüstungskran der Elbinger Schichau-Werft. Zwei Arbeiter sind in der Nähe des Hecks mit Außenbordsarbeiten beschäftigt. Die Kajüte zwischen den Schornsteinen fehlt noch (zeitgenössische Postkarte).



PRINSESSE ALEXANDRINE, Blick vom Heck zum Bug (aus G. Braun: Der Fährverkehr zur See im europäischen Norden. 1913).

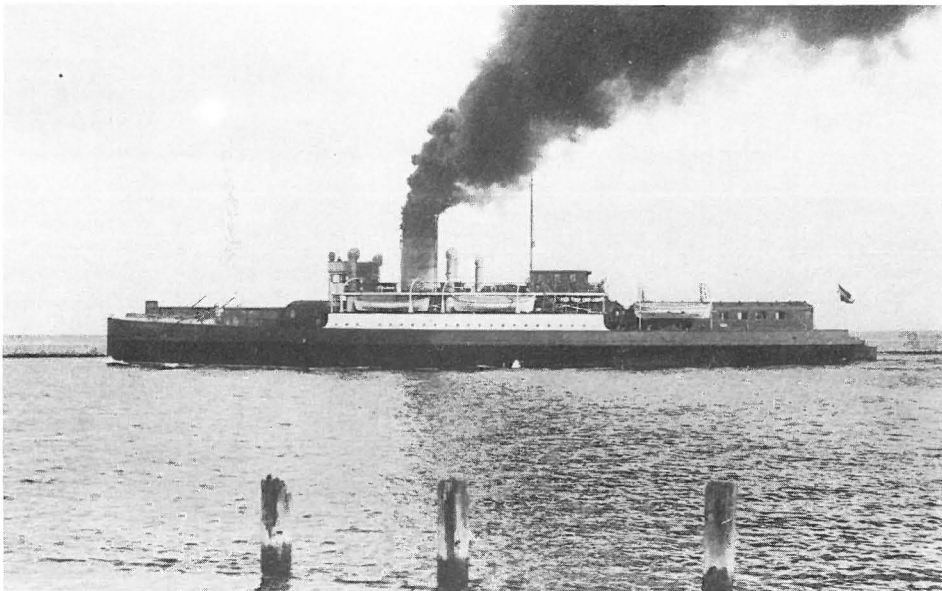


Räderfähre PRINSESSE ALEXANDRINE, Originalbauzustand (aus Zs. d. VdI 1903).

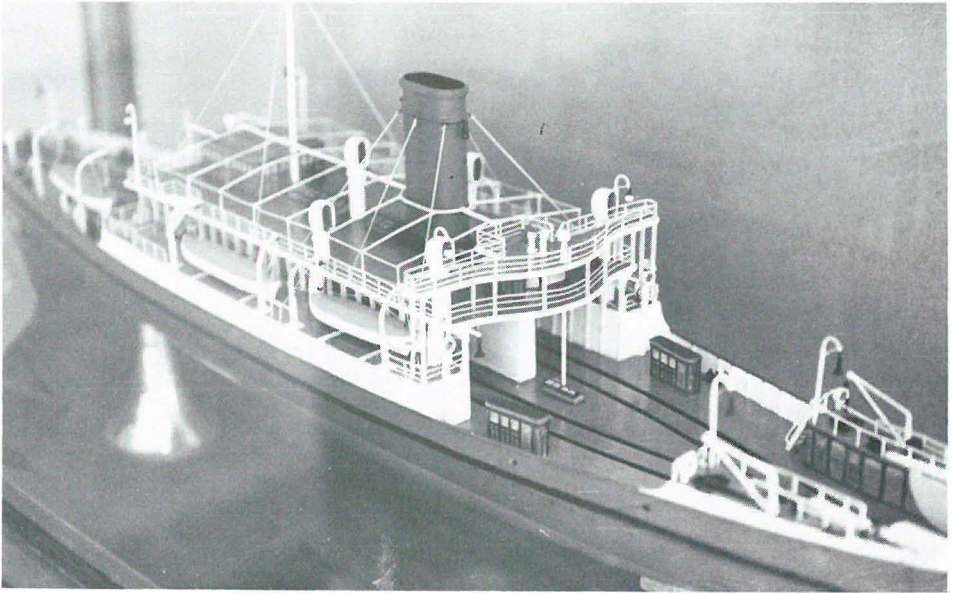
MECKLENBURG

Statt mit Radantrieb war das zweite Schiffspaar mit Doppelschraubenantrieb ausgerüstet. Grund dafür waren – wie oben gesagt – die im Winter zu erwartenden Eisverhältnisse, die einem Raddampfer die Passage unmöglich machten.⁶ Warum man unter diesen Umständen nicht nur Schraubenschiffe baute, ist wohl nur aus Überlegungen der Zeit verständlich.

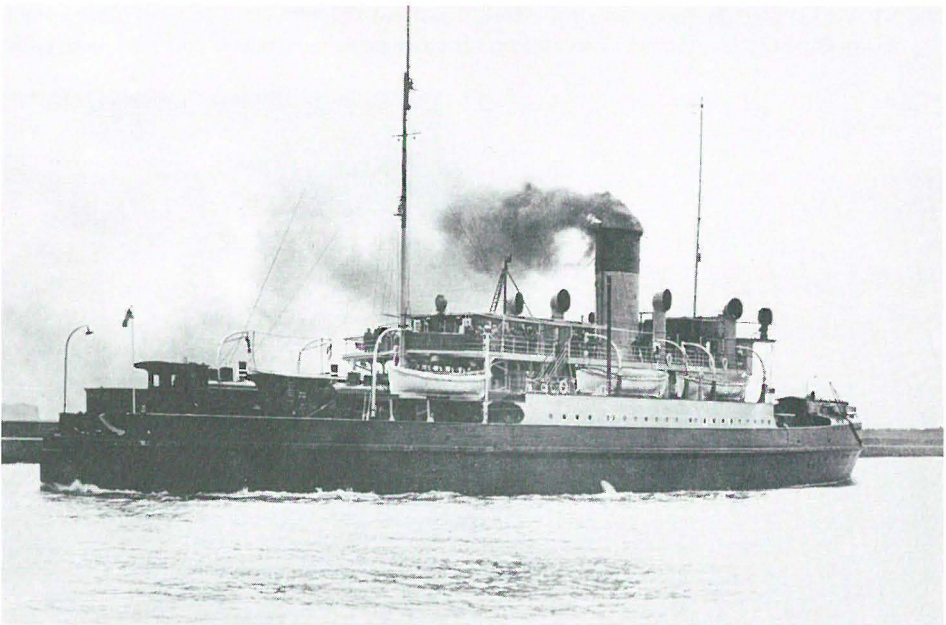
Äußerlich von gleicher Größe wie die Räderfähren, wich die MECKLENBURG in ihrer Konstruktion doch erheblich von ihnen ab. Außenhaut und Verbände waren eisverstärkt, so daß das Schiff in begrenztem Maße als Eisbrecher dienen konnte. In den Aufbauten befanden sich, ähnlich wie bei den übrigen Schiffen, ein Boots- und ein Promenadendeck. Auf diesem stand wiederum ein Aufbau mit einem Luxussalon für Passagiere erster Klasse und Fürstlichkeiten.



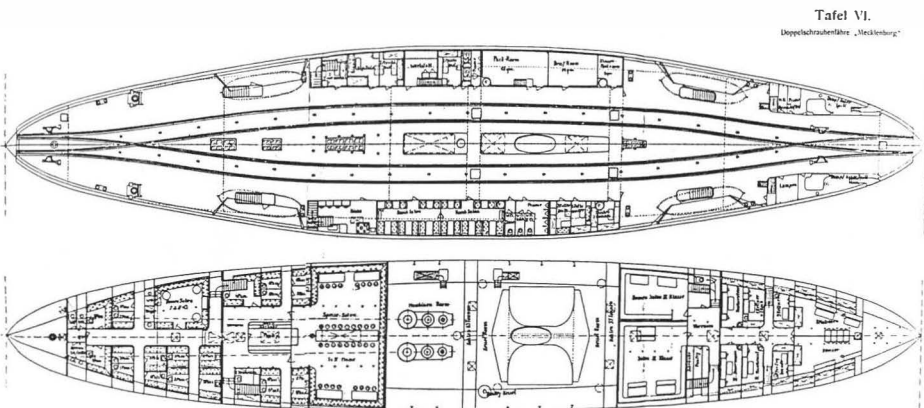
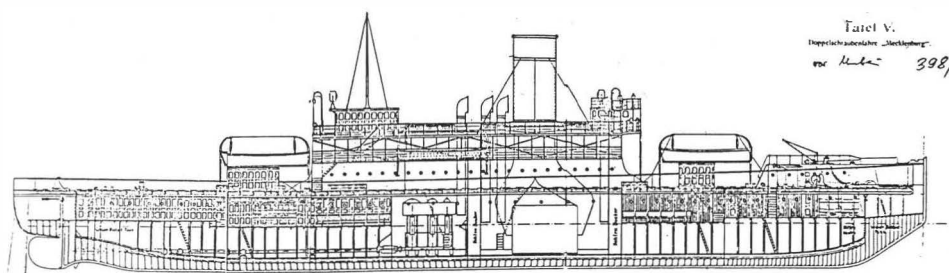
Schraubenfähre MECKLENBURG, Originalbauzustand (Foto: Eschenburg).



Im Dresdner Verkehrsmuseum befindet sich dieses Modell der MECKLENBURG im ursprünglichen Bauzustand. Es ist vermutlich das einzige Modell einer deutschen Vorkriegs-Eisenbahnfähre und zeigt anschaulich die Bauweise dieser für die damalige Zeit technisch sehr fortgeschrittenen Schiffe (Foto: Hückstädt).



Noch einmal die MECKLENBURG, diesmal mit schwarzem Schornsteintopp (ursprünglich war der Schornstein rein gelb). Vor der Brücke ist ein zweiter Mast hinzugekommen. Der erste große Umbau hat jedoch noch nicht stattgefunden (Sammlung Karl Julius Harder).



MECKLENBURG im Originalbauzustand (aus Zs. d. VdI 1903).

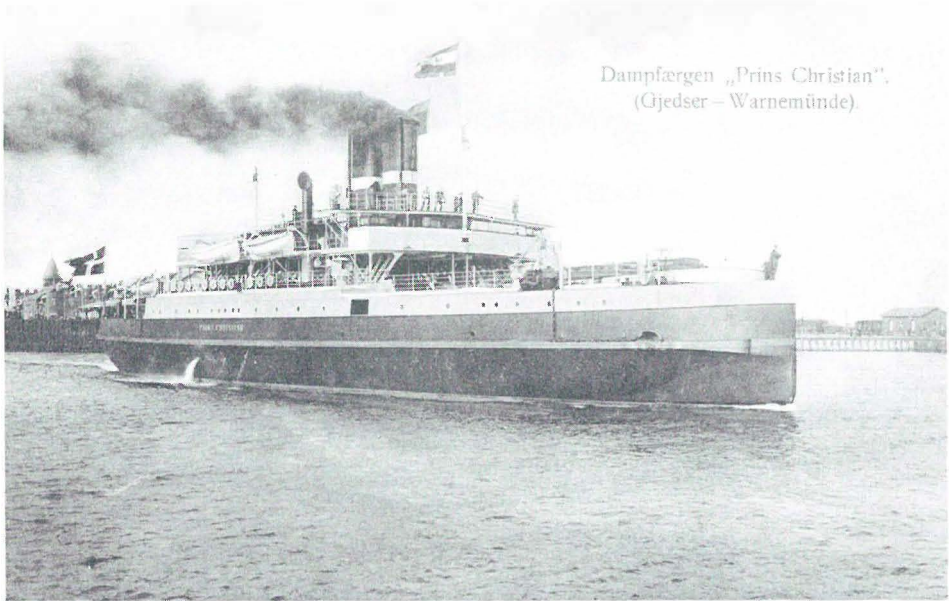
Die sechs Boote verteilten sich – wie bei FRIEDRICH FRANZ IV. – paarweise auf Bug, Bootsdeck und Heck. Auch die Konstruktion der Bugklappe war analog. Da man im Winter mit einer geringeren Fahrgastzahl rechnete, waren die Passagiereinrichtungen kleiner als auf den Räderfähren, weshalb die beiden Schraubenschiffe auch als Güterfähren bezeichnet wurden. Aufgrund einer Zweigleiskonstruktion, bei der die beiden Gleise am Bug und Heck verschlungen waren, konnte die MECKLENBURG 15 Güterwagen transportieren, also erheblich mehr als die Räderfähren.

Die Maschinenanlage bestand aus zwei Dreifach-Expansionsmaschinen mit zusammen 2500 PSi. Der Dampf wurde von zwei Doppelendkesseln erzeugt (im Gegensatz zu den vier Einzelkesseln der Radfähren). Alle übrigen technischen Einrichtungen entsprachen weitgehend denen der schon genannten Schiffe; auch deren Bugruder war vorhanden.

Die MECKLENBURG wurde auf der Danziger Schichau-Werft gebaut, wo sie am 4. April 1903 vom Stapel lief.

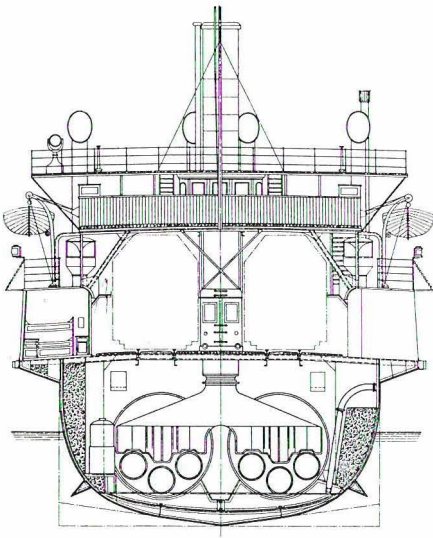
PRINS CHRISTIAN

Als einziges der vier Fährschiffe kam die PRINS CHRISTIAN nicht von Schichau, sondern von der A/S Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri in Helsingør. Dem Bauauftrag war eine Ausschreibung vorausgegangen, an der sich eine englische, drei dänische und vier deutsche Werften beteiligt hatten. Das höchste Angebot hatte auf 1415000 dänische Kronen für eine Radfähre und 1569000 Kronen für eine Schraubenfähre gelautet, während die tatsächlich angenommene Offerte sich auf 855700 Kronen für die Radfähre von Schichau (PRINSESSE ALEXANDRINE) und 1020000 Kronen für die Schraubenfähre belief.⁷



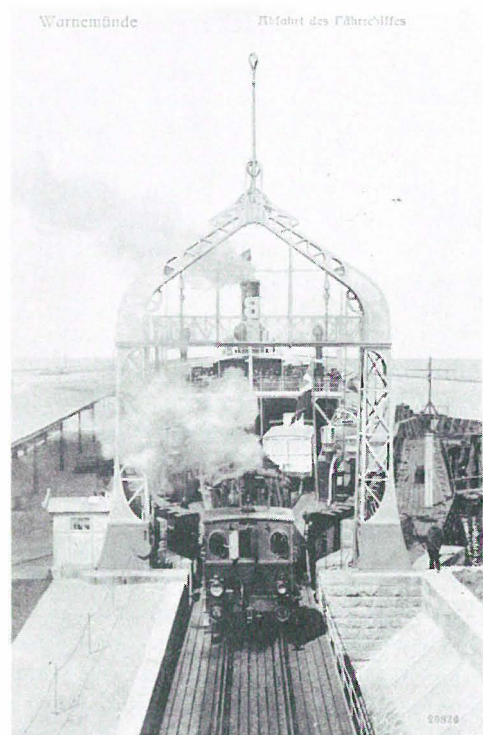
Dampfärgen „Prins Christian“,
(Gjedser – Warnemünde).

Schraubenfähre PRINS CHRISTIAN (zeitgenössische Postkarte).

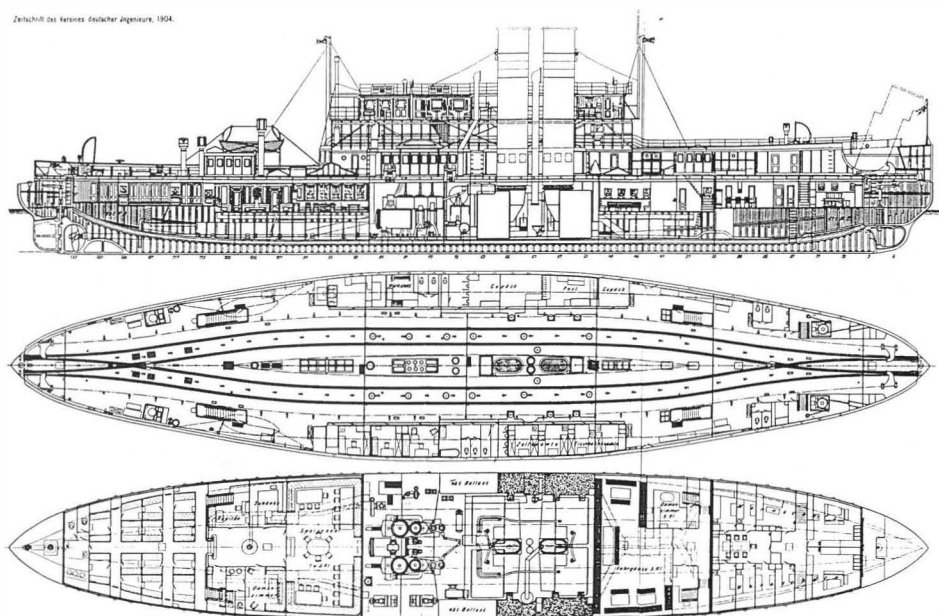


Hauptsant der PRINS CHRISTIAN (aus Zs. d.
VdI, 1904).

PRINS CHRISTIAN im Warnemünder Fähr-
bett (zeitgenössische Postkarte).



Zerfährst des Hannes Deutscher Ingenieur, 1904.



Schraubenfähre PRINS CHRISTIAN im Originalbauzustand (aus Zs. d. VdI, 1904).

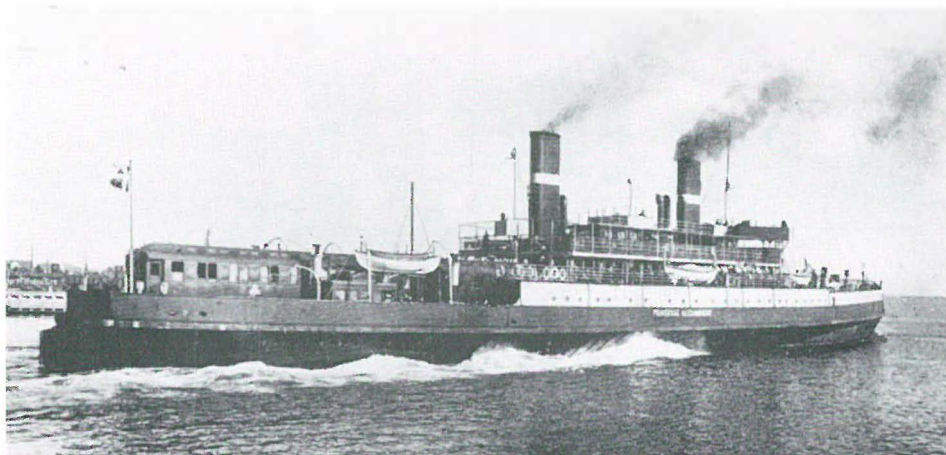
Obwohl also auf einer anderen Werft erbaut, war PRINS CHRISTIAN der MECKLENBURG ziemlich ähnlich. Von gleichen Abmessungen, unterschied sie sich äußerlich eigentlich nur durch einen zweiten Schornstein und eine bis zum Bootsdeck durchgezogene Back, wie sie auch die PRINSESSE ALEXANDRINE von vornherein besaß. Die deutschen Fähren bekamen eine solche Back erst bei ihrem ersten Umbau.

Aufgrund ihrer Bauart war PRINS CHRISTIAN, wie auch die anderen Fähren, ein relativ steifes Schiff. Um diese Eigenschaft etwas abzumildern und allzu starkes Rollen zu vermeiden, hatte sie auf jeder Seite einen hochgelegenen Wassertank mit je etwa 50 Tonnen Seewasser (nicht zu verwechseln mit Frahm'schen Schlingertanks), welche die Schiffsbewegungen etwas weicher machten. Zusätzlich waren Schlingerkiele vorhanden.

Umbauten

In einer Weise hatten die Kritiker des neuen Trajektdienstes recht behalten. Schon nach kurzer Zeit erwiesen sich die Fähren tatsächlich als völlig unzureichend: sie waren zu klein. Insbesondere die Raddampfer waren mit nur einem Gleis zu vorsichtig konzipiert worden; bei der Neuartigkeit eines Fährbetriebs in dieser noch nicht dagewesenen Größenordnung nicht verwunderlich. Durch Verlängerung und anderweitigen Umbau mußte Abhilfe geschaffen werden.

Schon im Jahre 1904 wandte sich deshalb die Generaldirektion der Dänischen Staatsbahnen an Vertreter der Mecklenburgischen Eisenbahn wegen eines Umbaus der Radfähren zur Steigerung ihrer Leistung. Diese Vorschläge konnten dem mecklenburgischen Landtag nicht vor



Die PRINSESSE ALEXANDRINE nach dem Umbau von 1905 mit zwei Gleisen und nur noch zwei mittschiffs gelegenen Schornsteinen (Sammlung Pieplow).

dem 1. November 1904 vorgelegt werden. Da der Umbau der Schiffe jedoch drängte, einigte man sich kurzfristig darauf, mit der dänischen PRINSESSE ALEXANDRINE zu beginnen. Ohnehin konnten nicht alle Schiffe gleichzeitig aus der Fahrt genommen werden.

Die so vorübergehend entstandene unterschiedliche Leistungsfähigkeit der Fähren wurde dadurch ausgeglichen, daß Dänemark während ihrer Dauer 10000 Reichsmark jährlich an die Mecklenburgische Eisenbahn zahlte. Dieser Umstand zeigt, wie sehr man bei der Anlage und dem Betrieb des Trajekts auf Parität achtete.

Die PRINSESSE ALEXANDRINE ging 1905 zum Umbau in die Helsingør-Schiffswerft. In der dänischen Zeitung »Danebrog« vom 14. Juli 1905 gab ein Augenzeuge eine Beschreibung der Umbauarbeiten:

Die Eisenbahnfähre wurde an zwei unterschiedlichen Stellen verlängert. Der große Schiffsrumpf wurde aus diesem Grund in drei Teile zerlegt und zwar vor und hinter dem Maschinenschott. Die Nieten wurden ausgemeißelt und ausgebohrt, dann konnten die drei Schiffsteile auseinandergerückt werden, so daß die Einfügung der Zwischenstücke erfolgte. Von 11 bis 17 Uhr arbeiteten acht Mann an einer Winde, um den ersten Teil der Fähre 38 Fuß [rund 12 Meter] vom Mittelteil abzurücken. Der Rumpf lief über Walzen, um die Reibung zu vermindern.

Als Ergebnis des Umbaus wurde die PRINSESSE ALEXANDRINE nicht nur auf 102 Meter verlängert, sondern man baute auch ihr Deck für zwei Gleise um, wie sie die Schraubenfähren schon von Anfang an gehabt hatten. Die beiden Maßnahmen erhöhten die Kapazität des Schiffes erheblich.

Eine äußere Folge des Umbaus war, daß die Schornsteine nunmehr mittschiffs zwischen den Gleisen hochgeführt werden konnten, wobei sich ihre Zahl auf zwei verminderte. Weiterhin erhöhte man die Zahl der Rettungsboote von sechs auf acht. Andere Verbesserungen betrafen die Salons.

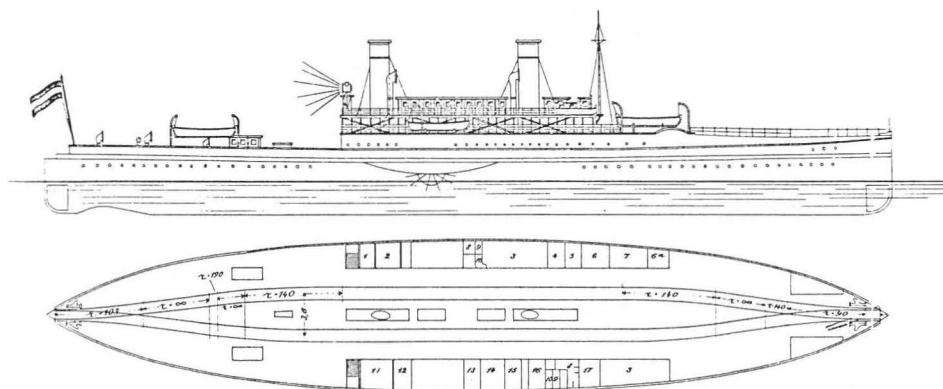
Durch den Umbau büßte das Schiff allerdings einen Teil seiner Stabilität ein und mußte deshalb später mit großer Vorsicht gefahren werden. Am 1. Oktober 1905 nahm die PRINSESSE ALEXANDRINE ihre Fahrten wieder auf.

Im Frühjahr 1906, nachdem der mecklenburgische Landtag die notwendigen Gelder bewilligt hatte, war die FRIEDRICH FRANZ IV. zum Umbau an der Reihe. Sie wurde am 1. Mai 1906

Fährschiff „Friedrich Franz IV.“ R.S.

Gebaut 1903 auf Schichauwerft in Elbing.

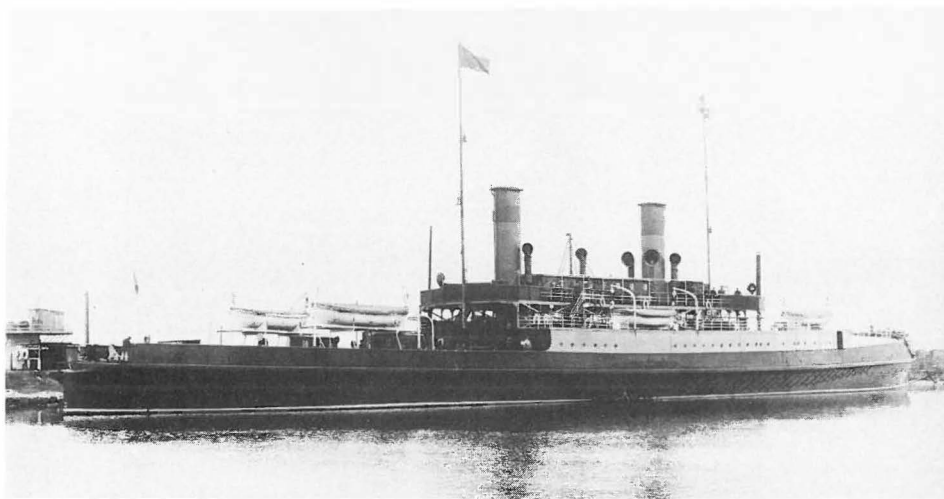
Umgebaut 1907 durch Neptunwerft in Rostock.



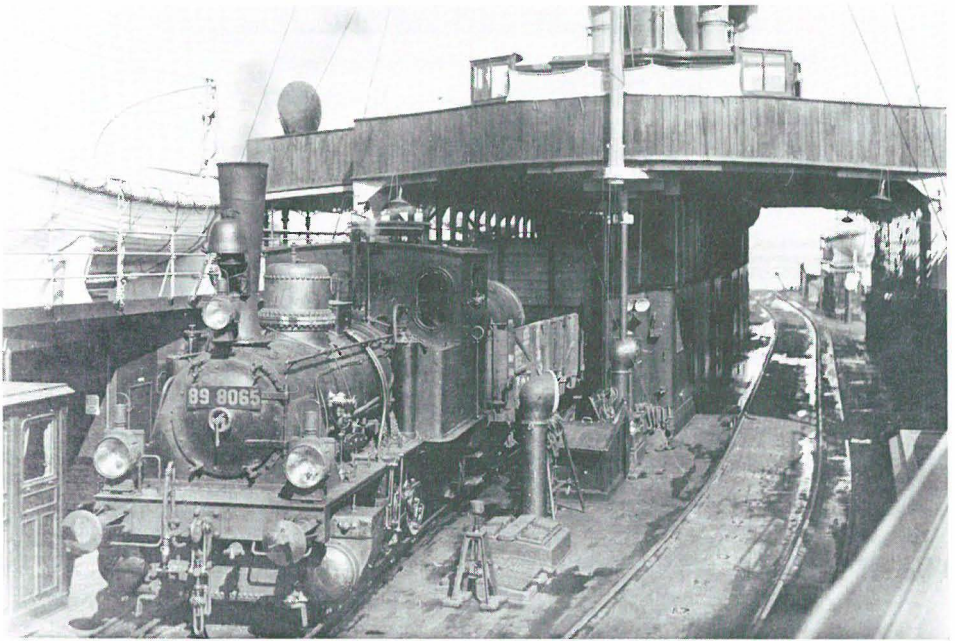
FRIEDRICH FRANZ IV. nach Umbau und Verlängerung (Sammlung Hückstädt).

aus dem Verkehr genommen und ging in die Rostocker Neptunwerft, die schon bisher die regelmäßigen Überholungsarbeiten der Fährschiffe durchgeführt hatte.

Die Umbaumaßnahmen waren im wesentlichen die gleichen wie zuvor bei der dänischen Fähre. Bei der Verlängerung wurden 10,85 m vor dem Maschinenraum und 7,44 m dahinter eingefügt. Bei dieser Gelegenheit erhöhte man auch die Back und zog sie – teilweise mit einem Walrückendeck – bis zum Mittelaufbau durch. Eine ähnliche Anordnung hatte die PRINSESSE ALEXANDRINE schon von Anfang an gehabt. Gleichfalls vergrößert wurde das auf dem Promenadendeck gelegene Deckshaus.

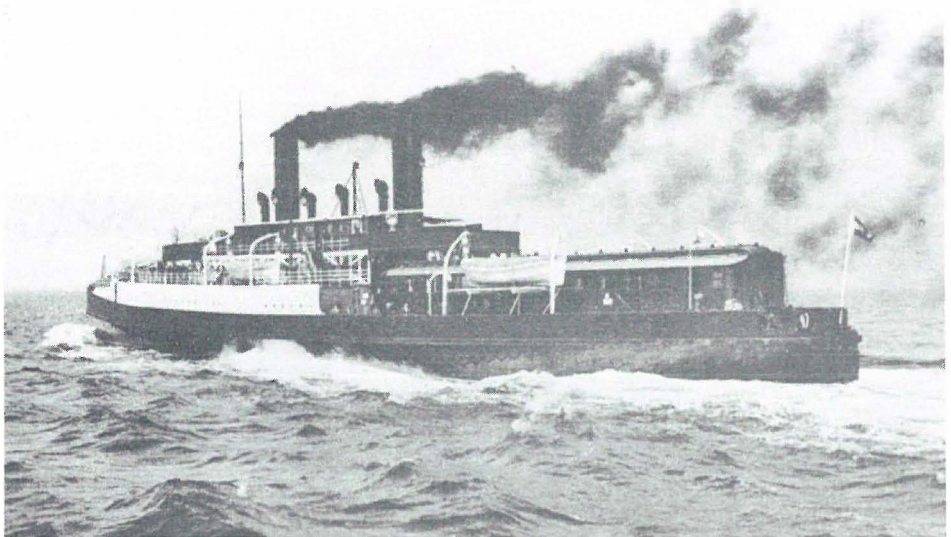


FRIEDRICH FRANZ IV. nach dem Umbau (Sammlung Hückstädt).



Eine Rangierlok zieht Güterwagen aus FRIEDRICH FRANZ IV. (nach Umbau) (Foto: Eschenburg).

Die Ablieferung des umgebauten Schiffes verzögerte sich durch einen Brand, dem die Holzwerkstätten der Neptunwerft zum Opfer fielen. Die schon bereitgestellte neue Inneneinrichtung wurde ein Raub der Flammen. Mit kurzer Lieferfrist konnte jedoch durch eine Berliner Firma Ersatz geschaffen werden, so daß sich der Zeitverlust in Grenzen hielt.



FRIEDRICH FRANZ IV. verläßt Warnemünde (zeitgenössische Postkarte).

Und läuft und läuft ...

Wie schon erwähnt, war das Trajekt von Anfang an erfolgreich. Jedes Jahr benutzten mehr Personen die Fährschiffe; vor dem Weltkrieg waren es bereits 137 000.

Stärker noch als die Passagierzahl entwickelte sich das Frachtaufkommen. Von 80 000 Tonnen im ersten Betriebsjahr stieg es auf 243 000 Tonnen im Jahre 1913, dem letzten vollen Abrechnungsjahr vor dem Krieg.

Der Erste Weltkrieg stoppte zwar die Entwicklung beim Personenverkehr, konnte aber den Güterverkehr nicht aufhalten, der nun erst recht eine hohe Bedeutung bekam. Im Rechnungsjahr 1915/16 wurde eine Spitzenleistung von 466 000 Tonnen erreicht.⁸ Für Kriegszwecke waren die Warnemünder Fähren aber wegen ihrer geringen Hochseetüchtigkeit unbrauchbar, im Gegensatz zu den Schiffen der Saßnitz-Trelleborg-Linie, die sich vorzüglich als Minenleger eigneten und auch als solche verwendet wurden.⁹

Nach dem Krieg erholte sich der Verkehr zusehends. Es zeigte sich jedoch, daß nach nunmehr fast 20 Jahren Betriebszeit die Fährschiffe nicht mehr die Leistungsfähigkeit hatten, die von ihnen verlangt wurde. So wurden auf beiden Seiten Überlegungen über die Erneuerung des Schiffsparks angestellt. Da Deutschland kein Geld für Neubauten hatte, machte Dänemark den Anfang.

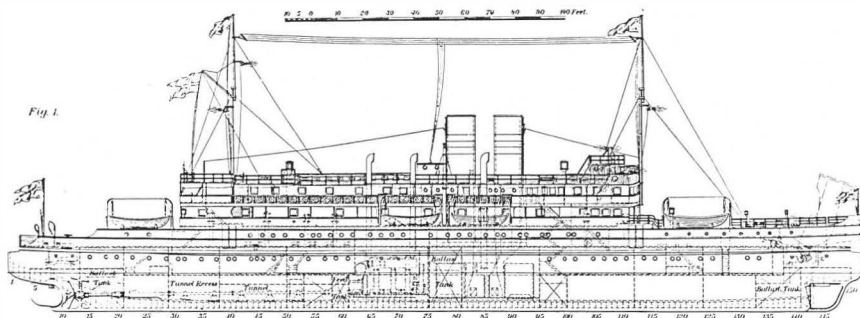
1922 lieferte die Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri in Helsingør, die wir bereits als Erbauerin der PRINS CHRISTIAN kennengelernt haben, an die Dänischen Staatsbahnen die neue Fähre DANMARK ab.¹⁰ Sie unterschied sich ganz erheblich von den bisherigen Schiffen. Als auffälligstes äußeres Merkmal bekam sie eine bis zur Brücke vollständig geschlossene Back, so daß die Waggons nunmehr völlig gegen die Einflüsse des Wetters und der See geschützt waren. Die Back besaß, in dieser Form auch eine Neuheit, einen aufklappbaren Bug, so daß das Schiff, wie auf der Linie üblich, als Bug- wie auch als Heckanleger verwendet werden konnte. Durch diese Bauart hatte die DANMARK alle Ähnlichkeit mit der früheren Konstruktionsart von Eisenbahnfähren als Ponton mit brückenartigen Aufbauten verloren.

Die neue Fähre erhielt zwei Gleise; durch ihre größere Länge hatte sie eine erhöhte Ladekapazität gegenüber ihren Vorgängern. Sie konnte 25 Güterwagen, 55 Autos (auch das ein Resultat der technischen Fortentwicklung) und 1100 Fahrgäste auf eine Fahrt mitnehmen. Ihre Passagiereinrichtungen waren ebenfalls bedeutend erweitert worden. Zum ersten Mal gab es nicht nur einen allgemeinen und einen Rauchsalon, sondern auch einen großen Speisesaal. Die

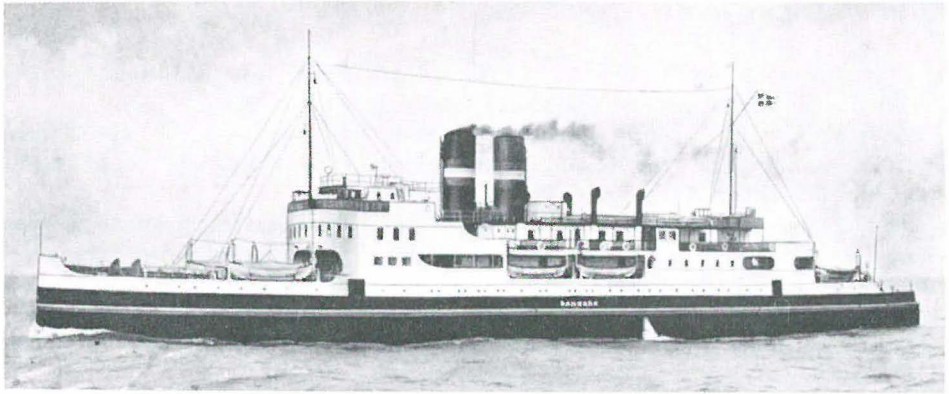
THE DANISH STATE RAILWAY STEAM FERRY "DANMARK."

CONSTRUCTED BY THE RESNORE IRON SHIPBUILDING COMPANY, KESDORP, DENMARK.

(For Description, see Page 501.)



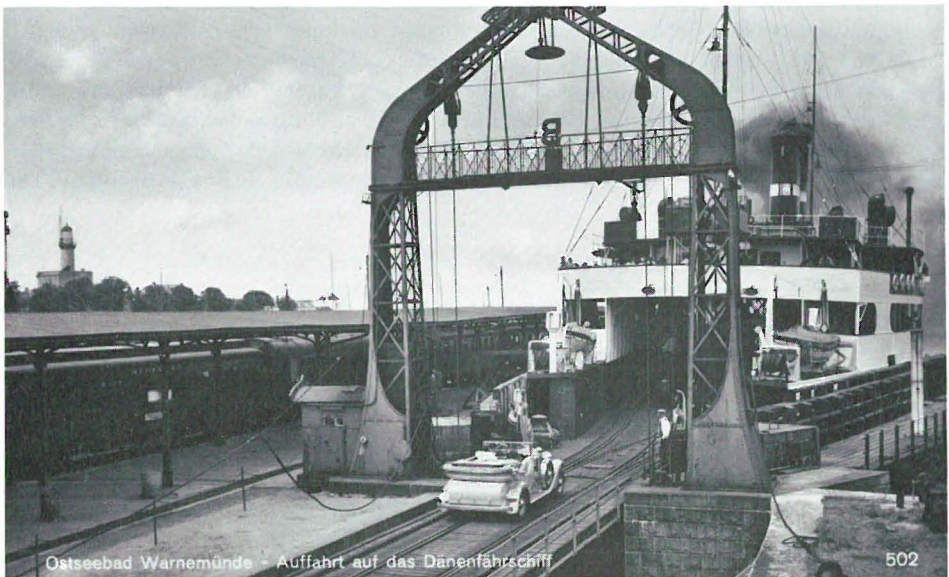
Seitenriß der DANMARK, 1922 (aus: *Engineering*, 19. Oktober 1923).



Die DANMARK im Originalbauzustand (zeitgenössische Postkarte, Sammlung G.U. Detlefsen).

verlängerten und vergrößerten Aufbauten ließen dies auch äußerlich erkennen. Darüber hinaus war die DANMARK technisch mit einer Reihe von Verbesserungen versehen. Sie repräsentierte den zur damaligen Zeit höchsten Stand des Fährschiffbaus.

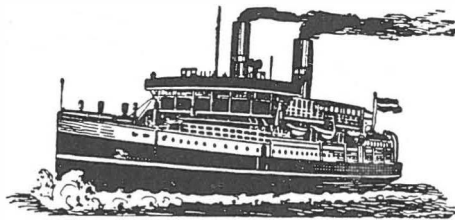
Mit der Indienststellung des Neubaus wechselte die PRINS CHRISTIAN, die nahezu 20 Jahre ohne besondere Vorkommnisse ihren Dienst getan hatte, zur Sundfähre Kopenhagen – Malmö über, wo sie bis 1945 fuhr, um anschließend den Rest ihrer Tage auf dem Großen Belt zu verbringen.¹¹ Hier blieb sie noch bis 1954, ehe sie den Weg zur Abwrackwerft antrat. Damit hatte sie ohne nennenswerte Unterbrechungen 51 Jahre ohne Havarie im Dienst gestanden, eine Lebensdauer, die nicht allzu viele Schiffe aufweisen können.



Die DANMARK in Warnemünde. Ein PKW fährt an Bord. Im Jahre 1926 war die Vorschrift aufgehoben worden, nach der PKW auf Eisenbahnwagen verladen werden mußten, um die Fähre benutzen zu können. Die DANMARK konnte bis zu 55 PKW befördern (zeitgenössische Postkarte, Sammlung Franz Vonarb).

Täglicher Ausflugsverkehr Warnemünde – Gedser

mit den Salonfährschiffen der Reichsbahndirektion Schwerin



Dieses Inserat aus den zwanziger Jahren zeigt noch immer das alte Fährschiff FRIEDRICH FRANZ IV. (Sammlung Hückstädt).

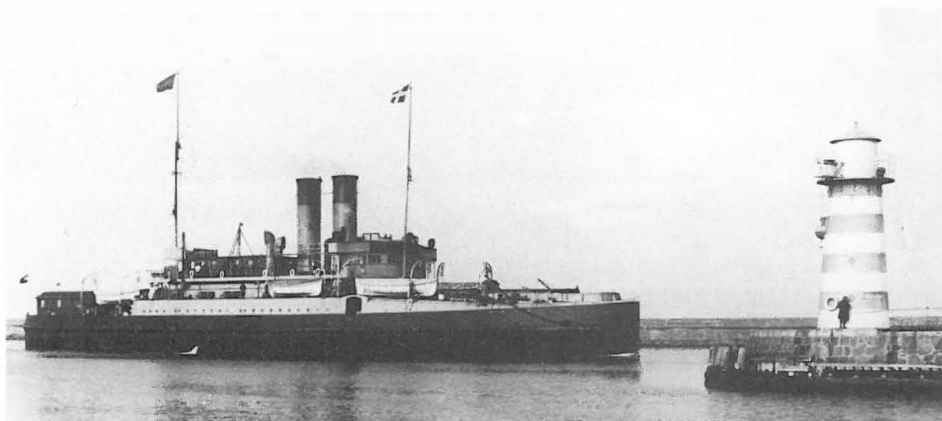
ab Warnemünde 10 Uhr vorm
an Warnemünde 4 Uhr nachm.

Hin- und Rückfahrt zu f. 6 Rm. . Kein Paßzwang.
Erstklassige Verpflegung an Bord.

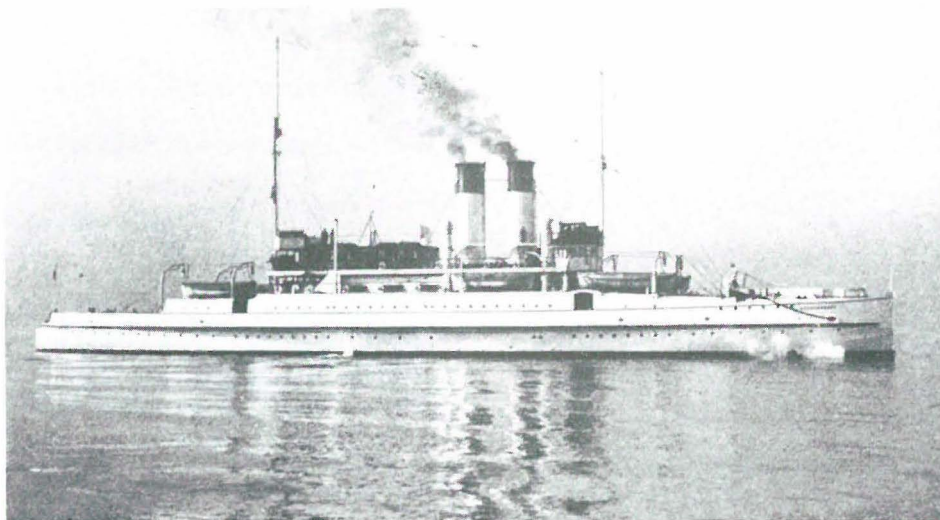
Zur gleichen Zeit wurde die PRINSESSE ALEXANDRINE in den Reservestatus versetzt. Bis 1933 lag sie so in Gedser. 1935 verkaufte man sie zum Abwracken.

Nachdem mit dem Neubau der DANMARK die PRINS CHRISTIAN von der Warnemünde-Gedser-Route verschwunden war, wäre nun die deutsche Seite an der Reihe gewesen, auch bei ihrem Schiffsbestand eine Modernisierung ins Werk zu setzen. Indessen hatte das Deutsche Reich zu dieser Zeit für Fährschiffneubauten noch immer kein Geld. Die alten Schiffe mußten weiter in Fahrt gehalten werden.

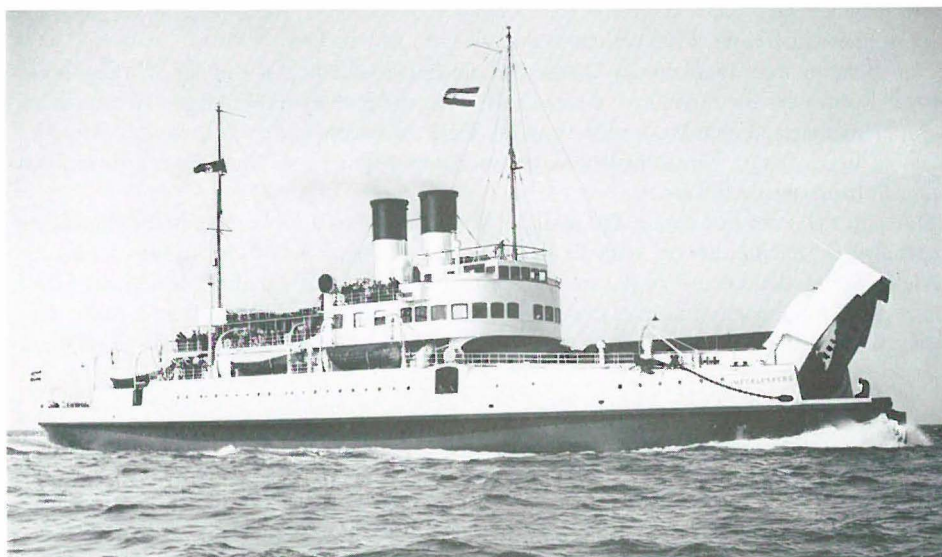
Man half sich zunächst damit, daß man die MECKLENBURG zum Umbau in die Rostocker Neptunwerft schickte, um als schnelle Reaktion auf den dänischen Neubau wenigstens die Kesselanlage modernisieren zu lassen. Als äußere Folge dieser Maßnahme erhielt das Schiff nun zwei dünne Schornsteine statt des einen dicken, den es vorher gefahren hatte. Außerdem wurde die Back bis zum Mittelaufbau verlängert, wie dies schon viel früher bei den Radfähren



MECKLENBURG: Mit der Modernisierung der Kesselanlage 1924 machte der eine dicke Schornstein zwei dünnen Platz (Foto: Eschenburg).



Nach Indienststellung der SCHWERIN, die völlig weiß »gemalen« war, paßte man die Farbgebung der MECKLENBURG dem neuen Schema an (Sammlung Hückstädt).



Die MECKLENBURG nach der Neugestaltung ihrer Aufbauten in den dreißiger Jahren (Foto: Eschenburg).

geschehen war. Ebenso wie bei diesen blieb aber in der Schiffsmitte über den Gleisen die Öffnung frei, so daß die Waggonen noch immer im Freien standen.

In den dreißiger Jahren änderte sich das Aussehen der MECKLENBURG noch einmal radikal. Das Promenadendeck wurde völlig neu gestaltet, die Brücke geschlossen und harmonisch mit den Aufbauten verbunden. Damit und mit weiteren Änderungen nach dem Zweiten Weltkrieg avancierte die MECKLENBURG zum meistumgebauten Fährschiff der Warnemünde-Gedser-Linie.

Der »Schwan der Ostsee«

Indessen stand auf deutscher Seite ein Fährenneubau als Gegenstück zur DANMARK noch immer aus. Als sich im Jahre 1926 die deutschen Ländereisenbahnen zur Deutschen Reichsbahn zusammenschlossen, war die Zeit dafür gekommen.

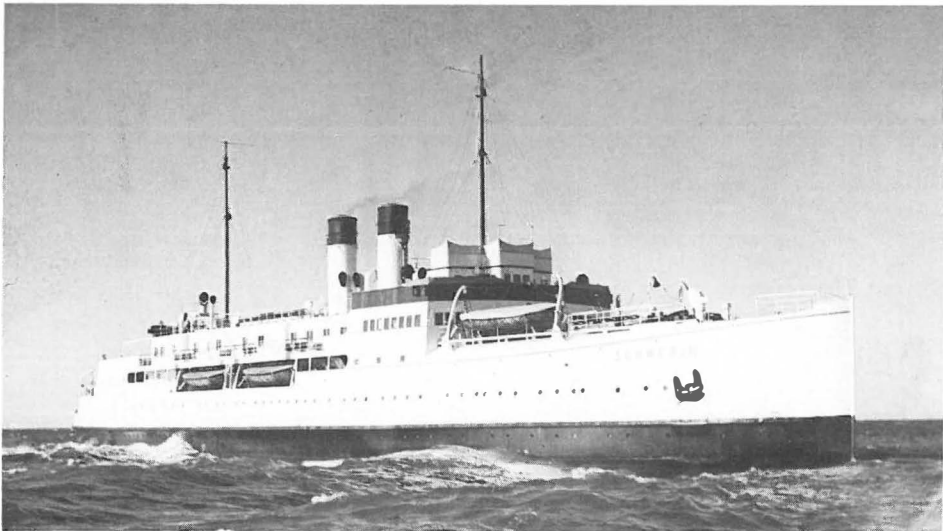
Im Dezember 1926 brachte die Elbinger Schichauwerft die SCHWERIN in Fahrt¹², die äußerlich viel Ähnlichkeit mit der DANMARK hatte. Sie entsprach den Vorschriften des Germanischen Lloyd der Klasse 100 A4K (E) mit Freibord. Elf bis zum Wagendeck reichende Schotte teilten die SCHWERIN in zwölf Abteilungen, die so bemessen waren, daß auch beim Vollaufen zweier benachbarter Abteilungen die Schwimmfähigkeit erhalten blieb. Ebenso wie die DANMARK besaß sie leistungsfähige Trimmtanks, um Schlagseite bei einseitiger Beladung schnell ausgleichen zu können. Zusätzlich waren Frahm'sche Schlingertanks eingebaut, um die Bewegungen im Seegang zu dämpfen.

Der Antrieb erfolgte durch zwei Dreifach-Expansionsmaschinen von je 2200 PSi. Den Dampf lieferten vier Zylinderkessel, die im Gegensatz zur DANMARK nicht kohle-, sondern ölbefeuert waren.

Zu ihrer Zeit war die SCHWERIN das größte und modernste Fährschiff der Ostsee. Vor ihrem Bau hatte man sich Gedanken über die zweckmäßigste Maschinenanlage gemacht. Der Betrieb des Schiffes war durch rasch wechselnde kurze Fahrzeiten und Pausen gekennzeichnet. Es kam also darauf an, ein Höchstmaß an schneller Betriebsbereitschaft zu erreichen. Dafür hätte sich der Dieselmotor geradezu angeboten.

Dennoch entschloß man sich nach reiflicher Überlegung für den kostengünstigeren Dampfantrieb, gestaltete ihn aber mit der Ölheizung so ökonomisch wie möglich. An der Brauchbarkeit des Diesels bestand zwar kein Zweifel mehr, doch war man sich noch nicht über seine Wirtschaftlichkeit im klaren. Treibstoff war damals teurer als heute, und der Motor erforderte höhere Anlagekosten als eine Dampfmaschine gleicher Leistung. Dies wog die betrieblichen Vorteile wieder auf.

Nach Fertigstellung der SCHWERIN trennte man sich von der FRIEDRICH FRANZ IV., die noch 1926 abgewrackt wurde.



Eisenbahnfährschiff SCHWERIN (Foto: Eschenburg).

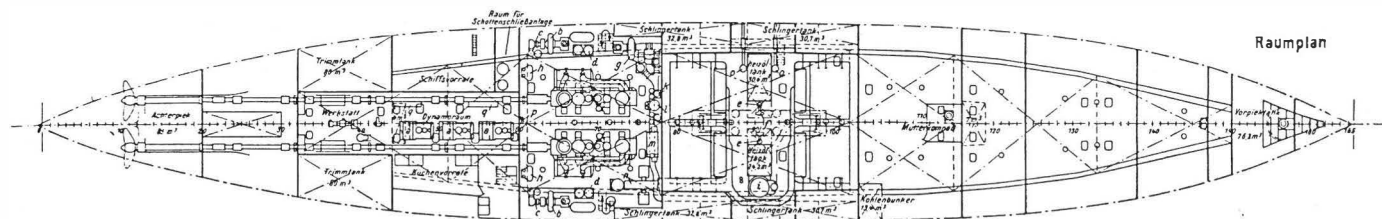
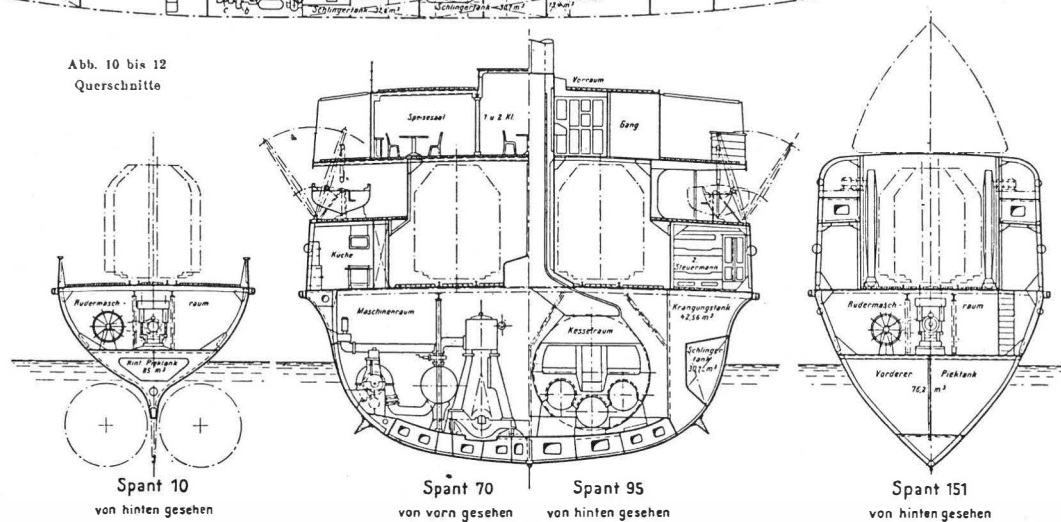


Abb. 9
Raumplan, Hilfsmaschinen

- a Dampfmaschinen
- b Kühlwasserpumpe
- c Kühlwasserreiniger
- d Luftpumpe
- e Heizölvorwärmer
- f Heizöl-betrieb-pumpe
- g Pumpe für Krängungswasser
- h Lenzballastpumpe
- i Hilfskessel
- k Speisewasserpumpe
- l Speisewasser-vorwärmer
- m Hilfskondensator
- n Gebläse
- o Aschenheber
- p Frischwasserpumpe
- q Schalltafel

Abb. 10 bis 12
Querschnitte



Bauplan der SCHWERIN (aus: Zs. d. VdI 71, 1927).

Eisenbahn-Fährschiff „SCHWERIN“

für die Linie

Warnemünde - Gjedser

Länge 106 m, Breite 18,5 m, Geschwindigkeit 15½ Knoten,
Nutzbare Gleislänge 160 m. Einrichtungen für 500 Fahrgäste

Erbaut 1925/26

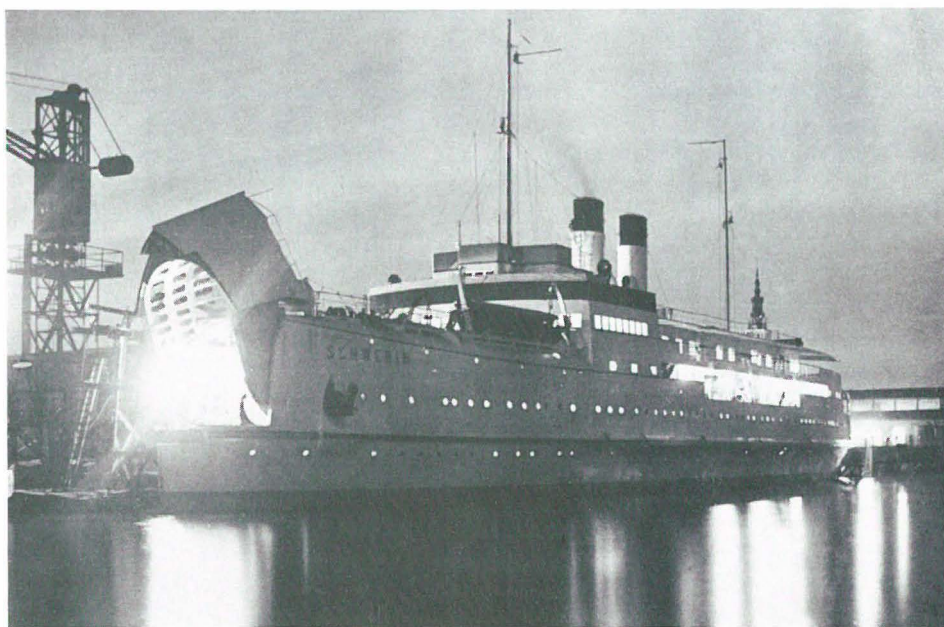
von

F. SCHICHAU · ELBING

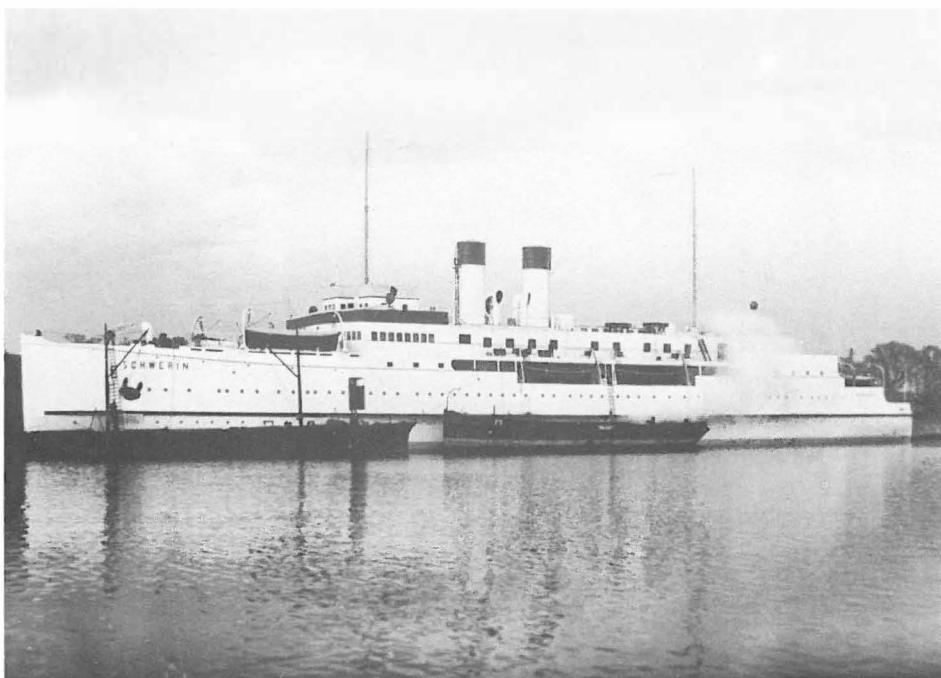
*Bilderserie SCHWERIN – Titel (alle Bilder der Serie:
Sammlung Gert Uwe Detlefsen)*

Die folgende Bilderserie zeigt das Fährschiff SCHWERIN in allen Einzelheiten.¹³ Sie entstammt einem Album, welches von der Bauwerft Ferdinand Schichau zu Werbezwecken herausgegeben wurde, mit eingeklebten echten Fotografien. Da von der SCHWERIN wie von allen anderen hier erwähnten Schiffen bisher überwiegend Außenansichten veröffentlicht wurden, sind diese Bilder von besonderem Interesse und vermitteln einen Eindruck von der Innengestaltung eines Fährschiffs der zwanziger und dreißiger Jahre. Wer damals erster Klasse reiste, den umgab echter und individueller Luxus – kein Vergleich mit dem heutigen Massenbetrieb.

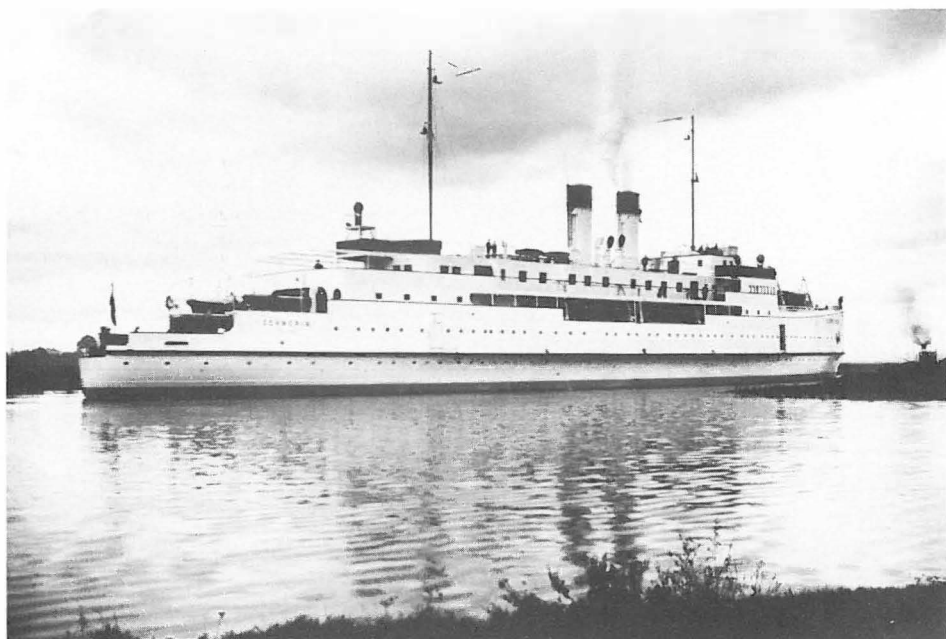
Nach dem Ausscheiden der FRIEDRICH FRANZ IV. und dem Auflegen der PRINSESSE ALEXANDRINE fuhren während der dreißiger Jahre nur noch drei Fähren auf der Strecke, während das ursprüngliche Konzept vier Schiffe vorgesehen hatte. Trotzdem lief der Verkehr reibungslos, denn die beiden Neubauten waren leistungsfähiger als die alten Radfähren, die sie abgelöst hatten.



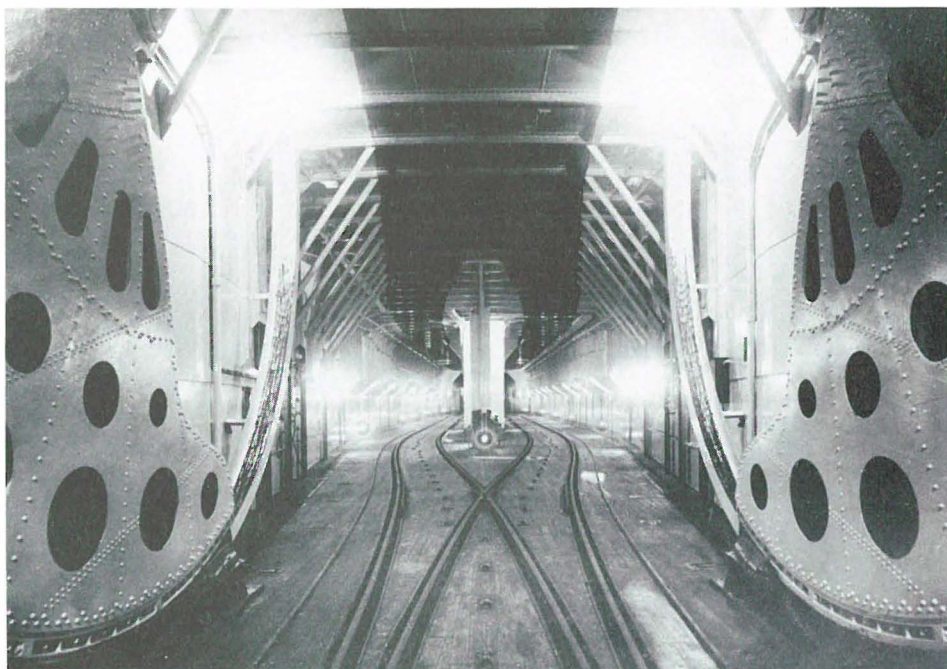
An der Schichau-Werft in Elbing.



Die SCHWERIN in der Endausrüstung neben dem Schichau-Dock in Pillau.



Die SCHWERIN verläßt mit eigener Kraft den Elbingfluß.



Blick in den Wagenraum vom Bug her gesehen.



Das Promenadendeck.

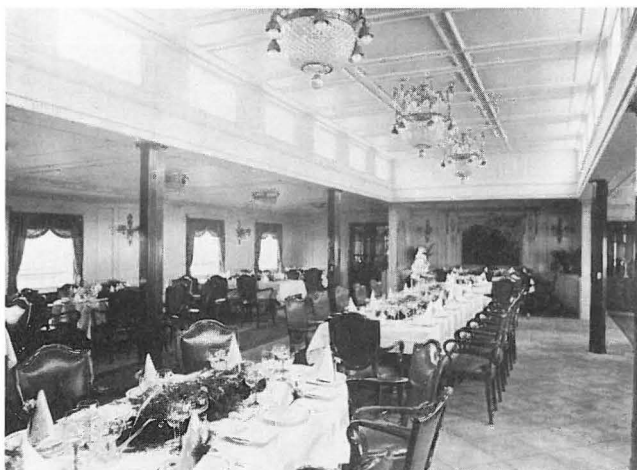
*Treppenniedergang vom
Vorraum auf das Promena-
dendeck.*

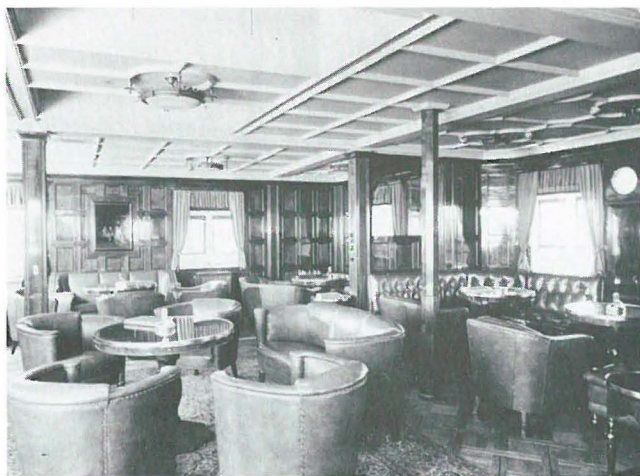


*Seitengang im Vorraum
nach dem Speisesaal.*



*Speisesaal 1./2. Klasse auf
dem Promenadendeck.*





Rauchzimmer 1./2. Klasse auf dem Promenadendeck.



Speisesaal 3. Klasse auf dem Raumdeck.

Erst 1930 entsprachen die Zugverbindungen zwischen der deutschen und der dänischen Hauptstadt wieder den Verhältnissen von vor 1914. Es gab nun je ein Tages- und Nachtschnellzugpaar in beiden Richtungen. Auf deutscher Seite wurde es in einen Zug nach Hamburg und einen nach Berlin geteilt. Darüber hinaus verkehrten noch weitere Züge über die Fähre sowie zusätzliche Anschlußzüge für Fahrgäste, die in Warnemünde den Zug verließen und auf die Fähre umstiegen – z.B. solche, die keine Platzkarte mehr für den durchgehenden Zug erhalten hatten.

Im Laufe der Jahre stieg der Personenverkehr in beiden Richtungen ständig an, ohne allerdings je die Zahlen der Saßnitz-Trelleborg-Linie zu erreichen. Wichtiger als der Reisezugverkehr war der Gütertransport, der sich wegen der Importbedürfnisse Dänemarks allerdings nicht in beiden Richtungen gleichmäßig entwickelte.¹⁴ Dänemark importierte schwerindustrielle Erzeugnisse, Braunkohlebriketts und Düngemittel, dazu Frühkartoffeln, Südfrüchte und Blumen aus den Mittelmeerländern, die mit der Eisenbahn durch Deutschland und über die Fähre nach Norden gelangten. In umgekehrter Richtung liefen landwirtschaftliche Produkte, Schlachtvieh, Butter, Eier, Käse und Fisch.

EXPRESS-VERBINDUNGEN

Zweimal täglich, morgens und abends, über die Dampffähren-Routen:
SASSNITZ-TRÄLLEBORG und WARNEMÜNDE-GJEDSER

D 13	D 17	Über Saßnitz-Trälleborg		D 14	D 18
10 ¹⁵	20 ⁴⁵	↙ ab	Berlin Stett. Bf. an ↗	18 ⁴⁷	9 ⁰⁵
12 ⁰⁴	22 ¹⁸	ab	Pasewalk . . . an	17 ⁰²	7 ⁰⁶
13 ³⁶	23 ⁵⁰	an	Stralsund . . . ab	15 ³⁸	5 ³⁰
13 ⁴⁴	23 ⁵⁸	ab	„ . . . an	15 ²⁴	5 ²⁸
15 ⁴³	1 ⁴¹	an	Saßnitz-Hafen . ab	13 ⁴⁵	3 ⁴⁰
16 ¹⁸	2 ¹⁰	ab	„ . . . an	13 ⁰⁵	3 ⁰⁸
20 ²⁶	6 ³⁰	an	Trälleborg-Hafen ab	8 ⁵⁶	22 ⁵⁸
21 ⁰⁵	6 ⁴⁹	ab	„ . . . an	8 ²³	22 ³³
21 ⁴²	7 ²²	an	Malmö C. . . ab	7 ⁵²	21 ⁵⁸
21 ⁵⁸	7 ⁴²	ab	„ . . . an	7 ⁴⁵	21 ³⁶
8 ⁰⁷	17 ⁰⁸	↘ an	Stockholm C . . ab ↘	21 ²⁵	11 ⁴⁰
12 ¹³	7 ⁰⁵	↙ ab	Malmö C. . . an ↗	7 ⁰⁰	21 ¹⁸
3 ²¹	13 ³⁵	an	Göteborg Bs. . ab ↘	1 ³¹	15 ⁴⁰
3 ³⁵	13 ⁴⁰	ab	„ . . . an	1 ¹³	15 ⁰⁸
10 ⁴⁸	21 ⁴⁰	↘ an	Oslo Ö. . . ab ↘	18 ⁰⁵	7 ⁴⁰
D 11	D 15	Über Warnem.-Gjedser		D 12	D 16
8 ³⁰	18 ⁴⁵	↙ ab	Berlin Stett. Bf. an ↗	20 ²⁷	10 ³²
12 ³⁰	22 ⁴⁰	an	Warnemünde . . ab	16 ³⁰	6 ¹⁵
12 ⁴⁵	23 ⁴⁰	ab	„ . . . an	16 ⁰⁰	6 ¹⁰
15 ⁰⁵	1 ³⁰	an	Gjedser . . . ab	13 ⁵⁰	4 ⁰⁰
16 ²³	1 ⁵⁵	ab	„ . . . an	13 ³²	3 ³⁵
19 ⁰⁵	6 ⁰⁵	↘ an	Kopenhagen . . ab ↘	10 ¹⁰	23 ³⁵

1) ab Trälleborg 20.51, an Malmö 21.24
2) ab Malmö 8.01, an Trälleborg 8.32

1. D-Züge 13 resp. 14.

Durchgehende Schlafwagen I. u. II. Kl.:
Berlin - Stockholm - Berlin, I. u. II. Kl.

Durchgehende Sitzwagen I., II. und
III. Kl.: Berlin-Trälleborg-(Oslo)-Trälle-
borg-Berlin.

Bei Benutzung dieser Wagen ist ein
Zuschlagbillet, das zugleich als Platz-
karte gilt, zu 6 M., 4 M. resp. 2,50 M.
in der I., II. oder III. Kl. zu lösen.

Außerdem Schlafwagen I., II., III. Kl.:
Trälleborg-Stockholm-Trälleborg, Trälle-
borg-Göteborg-Trälleborg, Trälleborg-
Oslo-Trälleborg.

Speisewagen Berlin-Saßnitz-Hf.-Berlin.

2. D-Züge 17 resp. 18.

Durchgehende Sitzwagen I. - III. Kl.:
Trälleborg-Stockholm-Trälleborg, Trälle-
borg-Oslo-Trälleborg.

Speisewagen: Berlin-Stralsund-Berlin,
Malmö-Stockholm-Malmö, Malmö-Oslo-
Malmö.

Schlafwagen I. u. II. Kl. Berlin-Malmö.
Berlin. Reisende ohne Schlafwagen müs-
sen in Saßnitz bzw. Trälleborg umsteigen.

3. D-Züge 11 resp. 12.

Durchgehende Sitzwagen I. u. II. Kl.:
Berlin-Kopenhagen-Berlin. Platzgebühr
5 bzw. 3 M. in I. bzw. II. Kl.

4. D-Züge 15 resp. 16.

Durchgehende Schlafwagen I. u. II. Kl.
Berlin-Kopenhagen-Berlin.

C. Reisewege u. Fahrpreise nach Dänemark

Reisewege		Gesamt- länge der Strecke, km	Fahrpr. i. Reichsmk.		
			II	III	III/II
55.	Berlin-Warnemünde-Gjedser-Kopenhagen	448	50	34	30
56.	Hamburg-Warnemünde-Gjedser-Kopenhagen	431	48	34	29
57.	Berlin-Hamburg-Lübeck-Dampfer Kopenhagen	627	57	47	38
58.	Hamburg-Lübeck-Dampfer Kopenhagen	337	33	31	23
59.	Berlin-Lübeck-Dampfer Kopenhagen	537	50	42	34
60.	Berlin-Stettin-Dampfer direkt Kopenhagen	465	39	35	26
61.	Berlin-Hamburg-Pattburg-Fredericia-Kopenhagen	836	66	41	41
62.	Hamburg-Pattburg-Fredericia-Kopenhagen	546	44	27	27
63.	Berlin-Saßnitz-Trälleborg-Malmö-Kopenhagen	462	48	39	32
64.	Berlin-Stettin-Dampfer Ostseebäder Saßnitz-Trälleborg- Malmö-Kopenhagen	466	47	41	32
65.	Berlin-Saßnitz-Dampfer direkt Kopenhagen	421	39	30	30
66.	Berlin-Stettin-Dampfer Ostseebäder Saßnitz-Dampfer direkt Kopenhagen	425	37	33	31
67.	Berlin-Saßnitz-Bornholm-Kopenhagen	581	51	42	42
68.	Berlin-Stettin-Dampfer Ostseebäder Saßnitz-Bornholm- Kopenhagen	585	49	45	43
69.	Festes Rundreisebillet: Saßnitz-Kopenhagen- (direkt oder via Malmö-Ystad nach)-Bornholm-Saßnitz	—	39	—	—
70.	Berlin-Saßnitz-Bornholm	381	34	25	25
71.	Berlin-Stettin-Dampfer Ostseebäder Saßnitz-Bornholm	385	32	28	26
72.	Berlin-Kolberg-Bornholm	452	37	27	27
73.	Berlin-Kolberg-Bornholm-Kopenhagen	652	54	45	45
74.	Berlin-Kolberg-Bornholm-Ystad-Bahn Malmö-Kopen- hagen	640	56	44	43
75.	Lübeck-Bornholm	300	23	23	14

Durch Zusammenlegung der Preise für diejenigen Reiserouten in der obigen oder umgekehrten Richtung, die man in sein Rundreisebillet aufzunehmen wünscht, ergibt sich der Gesamtpreis der geschlossenen Rundreise. — Die Fahrpreise I. Kl. auf den Eisenbahnen Dänemarks sind rund 50 Prozent höher als die der II. Wagenklasse.

Fahrplanauszug für die Verbindung Berlin-Kopenhagen (aus: Reiserouten nach dem Norden - 1928: Reiseprospekt des Reisebüros Nordland. Berlin).

Störung im Fährschiffsverkehr Warnemünde—Gedder

Rostock, 14. Oktober.

Zu unserem gestrigen Bericht über die Unterbrechung im Fährverkehr mit Danemark erhalten wir noch folgende amtliche Mitteilung der Reichsbahndirektion Schwerin:

Zufolge des in den letzten Tagen herrschenden starken Westwindes war in der westlichen Ostsee niedriger Wasserstand eingetreten. Um 12. Oktober früh lag der Wasserstand in den beiden Ostseehäfen Warnemünde und Gedder 1,10 Meter unter Normal null, so daß die Fähre B (Gedder ab 4.15 Uhr, Warnemünde an 6.20 Uhr) nicht planmäßig auslaufen konnte. Nachdem der Wasserstand im Laufe des Vormittags etwas gestiegen war, fuhr die Fähre mit stündiger Verspätung ab und traf kurz nach 14 Uhr in Warnemünde ein. Die Reisenden für Berlin und Hamburg wurden mit dem planmäßigen Nachmittags-Schnellzug weiterbefördert. Die Mittagsfähre, die planmäßig 12.35 Uhr aus Warnemünde abfahren soll, verließ Warnemünde 14.47 Uhr. Die späteren Fähren verkehrten wieder regelmäßig.

*Aus »Niederdeutscher Beobachter«,
14. Oktober 1933.*

Die Trajekt-Fährschiffe.

„Schwerin“ und „Medlenburg“.

Kapitane: H. Wid und H. Fermien.

I. Steuerleute: P. Laß, R. Weyer.

II. Steuerleute: C. Lerch, W. Zebel.

Hilfssteuermann: Gonnjen.

I. Schiffsführer: N. Hennings, R. Rahn, P. Sengbusch.

I. Seemaschinenisten: J. Jacobsen, E. Volkmann,
R. Winkelmann, Burmeister, C. F. Weidlich,
P. Herrmann.

Aus dem Rostocker Adreßbuch 1935.



Die SCHWERIN läuft das Fährbett in Warnemünde an (Foto: Schäfer).



Die SCHWERIN hat festgemacht und die Bugklappe geöffnet. Von der Rangierlok gezogen, verläßt ein Güterzug das Schiff. Auf dem Warnemünder Personenbahnhof steht abfahrbereit ein Anschlußzug (rechts oben). Ganz in der Ferne sieht man die zwei Schornsteine der MECKLENBURG, die im alten Postdampferhafen liegt. Heute befindet sich etwa dort die Warnow-Werft (Foto: Schäfer).



Der Zug nach Kopenhagen wird durch die Bugklappe der SCHWERIN geschoben (zeitgenössische Postkarte).



Über das Heck verläßt die SCHWERIN das Fährbett wieder, während sich die Bugklappe schließt. Vor dem Hafen wird sie drehen und Kurs auf Gedser nehmen (Foto: Schäfer).



Die gesunkene SCHWERIN in Rostock (Sammlung Hückstädt).



1943: Die grau bemalte MECKLENBURG verläßt Warnemünde. Die 1903 erbaute Molenverlängerung im Vordergrund zeigt Bombenschäden (Foto: Schäfer).



Die ehemalige MECKLENBURG als KOPERNIK mit Heimathafen Szczecin. (Sammlung R. Kramer)

Das Ende im Krieg

Ungleich härter als der Erste traf der Zweite Weltkrieg die Fährlinie. Er brachte sie, soweit es die deutsche Seite betraf, auf den Nullpunkt.

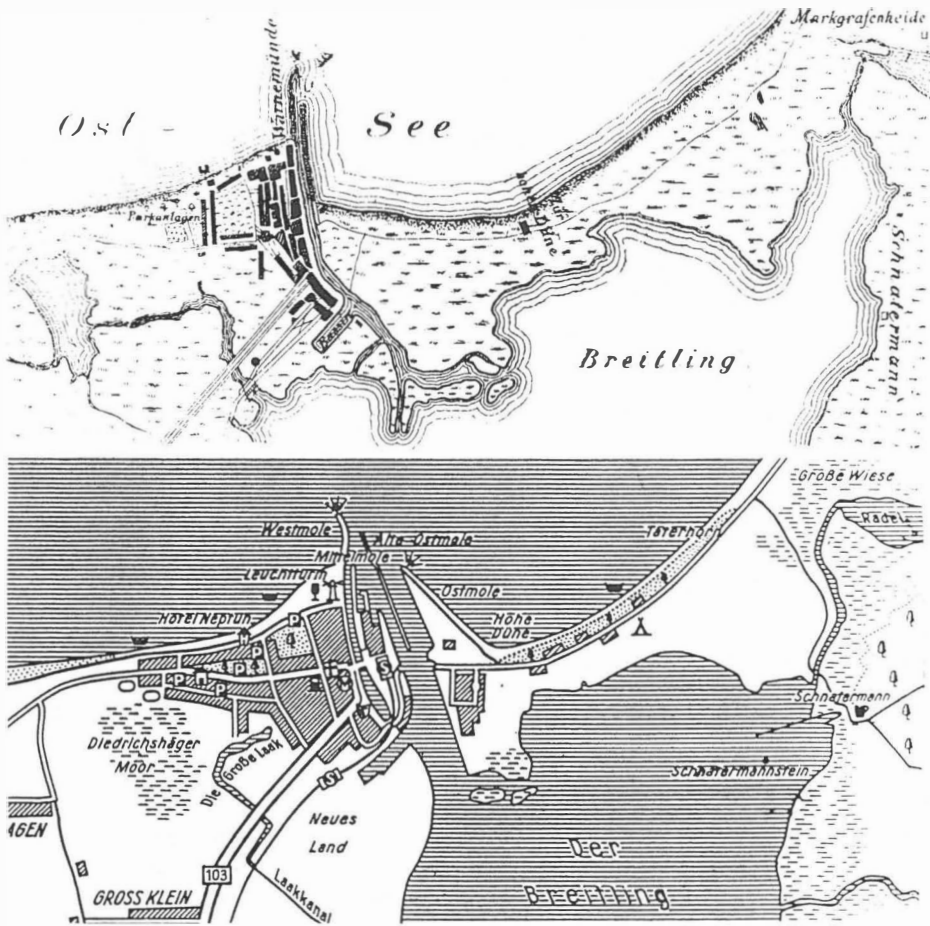
Zunächst allerdings wurde wegen des Krieges nur der Fahrplan verkürzt: 1943 hatte sich der Verkehr auf täglich zwei fahrplanmäßige Doppelfahrten reduziert.¹⁵ Im Prinzip lag es im deutschen Interesse, die Verbindungen nach Norden in Betrieb zu halten, ganz besonders, als 1940 deutsche Truppen Dänemark und Norwegen besetzten. Natürlich gab es keinen privaten Reiseverkehr mehr; die beförderten Personen waren fast ausschließlich Angehörige der Wehrmacht, Urlauber und Verwundete. Daneben liefen Kriegsmaterialtransporte. Die SCHWERIN wurde kurzzeitig zusammen mit vielen anderen Handelsschiffen für das Unternehmen »Seelöwe« in Beschlag genommen, am 25. November 1940 allerdings wieder in den Trajektdienst entlassen.¹⁶

Um bei möglichem Verlust der Fährschiffe durch Kriegseinwirkung Menschenleben retten zu können, fuhren ab 1942 Begleitschiffe eine Art Sicherheitsdienst, so etwa zwischen September 1942 und Juni 1943 die dänische Personenfähre MARSK STIG (erbaut 1940) und ab Januar 1943 der gleichfalls dänische Personendampfer KJØBNHAVN (1918) der DFDS.

Gegen Kriegsende war es dann mit den Fährfahrten überhaupt vorbei. Zunächst wurden die direkten Wagenläufe zwischen Dänemark und Deutschland völlig eingestellt. Dann wurde am 20. Februar 1944 die gerade zu einer Überholung an der Rostocker Neptunwerft liegende SCHWERIN bei einem Luftangriff so schwer getroffen, daß sie sank. Sie wurde zwar gehoben, aber an eine Reparatur war unter den Kriegsumständen nicht zu denken. Nach dem Krieg schließlich wrackte man sie ab.

Auch die DANMARK überstand die Zeit nicht unbeschädigt. Dänische Widerstandskämpfer versenkten sie im März 1945 in der Hafeneinfahrt von Gedser, so daß die dortigen Fähranlagen blockiert waren.

Nur die MECKLENBURG war bei Kriegsende noch unversehrt. In Gedser wurde sie im Mai 1945 an England übergeben, am 13. März 1946 aber in Travemünde von der Sowjetunion übernommen. Das Schiff erhielt jetzt den Namen TURGENJEV, blieb aber nicht lange in sowjetischer Hand. Als Anteil Polens an der deutschen Kriegsentschädigung wurde sie dorthin weitergereicht. 1947 nahm sie unter dem Namen WAZA einen Dienst zwischen Gdynia und Trelleborg auf. Noch im gleichen Jahr änderte sich wiederum ihr Name und lautete jetzt KRUSZEWSKI. 1950 erfolgt nach einer Modernisierung abermals ein Namenswechsel, nunmehr in KOPERNIK. Beim Umbau wurden die zwei Schornsteine wieder zu einem einzigen zusammengefaßt, wie in der Jugendzeit des Schiffes. Auch das Einsatzgebiet blieb nicht das gleiche; jetzt ging es von Swinoujście (Swinemünde) nach Trelleborg. Am 31. Dezember 1953 stellte man aber den nicht lohnenden Fährbetrieb wieder ein. Die ehemalige MECKLENBURG aber war noch immer für einen weiteren Namenswechsel gut – als KOLEJARZ diente sie jetzt



Wie sich im Laufe der Jahre die Landschaft um Warnemünde verändert hat, zeigt abschließend dieses Bild. Der Zustand vor 1903 mit dem Hafenbassin für die Postdampfer entstammt einem Warnemünder Stadtplan aus dieser Zeit (oben), während der heutige Zustand im unteren Bild dokumentiert ist. Beide Karten sind zwar nicht exakt maßstabsgetreu, kommen sich aber maßstäblich nahe.

der Polska Zegluga Morska Szczecin als Kultur- und Wohnschiff.¹⁷ Schließlich fand sie um 1956/57 noch einen weiteren, letzten Interessenten – als zentrales Heizschiff wurde sie bei der Gdanska Stocznia Remontowa in Danzig verankert. Im Frühjahr 1958 schließlich kam der Oldtimer im Alter von nunmehr 55 Jahren unter die Schneidbrenner.

Für die Fährlinie Warnemünde-Gedser bedeutete das Kriegsende das absolute Aus für viele Jahre – kein Schiff war in deutscher Hand verblieben. Der Neuaufbau durch die DDR soll hier nicht mehr erzählt werden.

Die Warnemünder Fährre befand sich während ihres Bestehens ständig im Schatten der von Saßnitz ausgehenden Route nach Schweden, vor dem Krieg ebenso wie heute. Dennoch besaß sie nicht nur eine Pionierfunktion im Verkehr nach Skandinavien, sondern hat dort auch immer ihren Platz behauptet. Es gehört keine Phantasie dazu, ihr gerade jetzt eine besonders gute Zukunft zu prophezeien.

Schiffsliste

ROSTOCK

1872 »Hansa«-Werfte für eiserne Schiffe und Maschinenbau-Anstalt (vorm. A. Tischbein), Rostock; 179 BRT/127 NRT; $40,38 \times 5,79 \times 2,71$ m; Doppelschraubendampfer; 170 PSI (68 PSnom.).

1872 ROSTOCK/Rostock–Nykjöbing Dampfschiffahrts-Actien-Gesellschaft (K.R. B. Beselin, Rostock); 1883 K.R. L. Burchard & Sohn, Rostock; bei Saisonende 1885 Einstellung der Fahrten nach Nykjöbing; 1886 Deutsch-Nordischer Lloyd, Rostock, auf der Niederelbe auf dem Wege der Vercharterung beschäftigt; im Sommer 1890 von Hamburg aus nach Neapel versegelt; ROSTOCK Societa Ferrovie Napolitana, Neapel; 1895 G. Baghino e figlio, Genua; 1897 ALDO P./A. Parodi, Genua; 1899 MEDEA T./Serafin Topic, Lissa, Österreich; 1908 von der »Dalmatia« nicht übernommen; 1911 zum Abbruch verkauft; nach anderen Angaben noch 1923 im Almanacco Marine Mercantili als IMMACOLATA/Neapel genannt, 1925 nicht mehr.

KAISER WILHELM

1886 Actien-Gesellschaft »Vulcan«, Bredow bei Stettin; Bau-Nr. 154; 399 BRT/203 NRT; $58,34 \times 6,6 \times 3,2$ m; 850 PSI; 12 Knoten.

1886 KAISER WILHELM/Deutsch-Nordischer Lloyd; 1895 Großherzoglich Mecklenburgisches Innenministerium; 1904 GREGORIJ KOSLOV/Yeisker Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Yeisk, Rußland; 1910 J. Drewitzky, Taganrog; 1912 I.J. Drewitzky; 1914 L.L. Andreis; 1915 GENERAL N.W. ROUZSKY/Azov Black Sea S.S. Co., Taganrog, Rußland; 1930 nicht mehr in Lloyd's Register; Schicksal nicht bekannt.

KÖNIG CHRISTIAN

1886 Actien-Gesellschaft »Vulcan«, Bredow bei Stettin; Bau-Nr. 155; 391 BRT/200 NRT; $58,34 \times 6,6 \times 3,2$ m; 850 PSI; 12 Knoten.

1886 KÖNIG CHRISTIAN/Deutsch-Nordischer Lloyd; 1895 Großherzoglich Mecklenburgisches Innenministerium; 1904 PETERHOF/Yeisker Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Yeisk, Rußland; 1907 Heimathafen Odessa; 1910 J. Drewitzky, Taganrog; 1912 I.J. Drewitzky; 1914 L.L. Andreis; 1915 GENERAL A.A. BROUSILOV/Azov Black Sea S.S. Co., Taganrog, Rußland; 1930 nicht mehr in Lloyd's Register; Schicksal nicht bekannt.

GROSSHERZOG FRIEDRICH FRANZ

1886 Ferdinand Schichau, Elbing; Bau-Nr. 253; 246 BRT/87 NRT; $51,66 \times 6,15 \times 3,44$ m; 650 PSI.

1886 GROSSHERZOG FRIEDRICH FRANZ/Deutsch-Nordischer Lloyd; 1895 Großherzoglich Mecklenburgisches Innenministerium; 1896 SASSNITZ/August Heinrich Friedrich Spruth, Greifswald; 1902 Heinrich Carl Theodor Spruth, Greifswald; 1903 Friedrich Wilhelm Suhr, Altona; 1904 ANNITA/Anna Villa, Genua; 1905 G. Villa; 1906 MALDONADO/Montevideo, Argentinien; 1910 nicht mehr in Lloyd's Register.

FRIEDRICH FRANZ IV.

1902 Ferdinand Schichau, Elbing; Bau-Nr. 697; 1402 BRT/532 NRT (1745/696 nach Verlängerung); $85,2 \times 10,8 \times 6,2$ m (Tiefe); $103,2 \times 10,8 \times 5,8$ m (Tiefe) nach Verlängerung; 2500 PSI; 13,5 Knoten; Gleislänge 79,5 m (ein Gleis); 160 m (zwei Gleise) nach Verlängerung.

1902 FRIEDRICH FRANZ IV./Großherzoglich Mecklenburgisches Innenministerium (Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn); 1906 bei AG-Neptun, Rostock, verlängert und auf Zweigleisbetrieb umgebaut; 1918 Mecklenburgisch-Schweriner Landeseisenbahn; 1920 Deutsche Reichsbahn, Reichsbahndirektion Schwerin; 1926 nach Indienstellung der SCHWERIN abgewrackt.

PRINSESSE ALEXANDRINE

1903 Ferdinand Schichau, Elbing, Bau-Nr. 706; 1449 BRT/576 NRT (1733 BRT/677 NRT nach Verlängerung); $86,5 \times 11,0 \times 6,1$ m ($102,0 \times 11,0 \times 6,1$ m nach Verlängerung); Tiefgang 3,7 m; 2500 PSI; 13,5 Knoten; Gleislänge 79,5 m (ein Gleis); 160 m (zwei Gleise) nach Verlängerung.

1903 PRINSESSE ALEXANDRINE/Det Danske Statsbaner; 1905 verlängert und auf Zweigleisbetrieb umgebaut bei Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri; bei Indienstellung der DANMARK 1922 in den Reservestatus versetzt; 1935 zum Abwracken verkauft.

MECKLENBURG

1903 Ferdinand Schichau, Danzig; Bau-Nr. 698; 1810 BRT/532 NRT; $86,0 \times 14,0 \times 6,5$ m; 2500 PSI; 13,4 Knoten.

1903 MECKLENBURG/Großherzoglich Mecklenburgisches Innenministerium (Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn); 1918 Mecklenburgisch-Schweriner Landeseisenbahn; 1920 Deutsche Reichsbahn, Reichsbahndirektion Schwerin; am 1. Mai 1945 aus Warnemünde nach Dänemark ausgelaufen und dort interniert; am 13. März 1946 an die Sowjetunion übergeben; TURGENJEV/Sowjetunion; 1947 WAZA/Polen; 1947 KRUSZEWSKI/Polen; 1950 KOPERNIK/in Dienst auf der Linie Odra Port-Trelleborg; 1953 wurde die Fährlinie wegen Unrentabilität eingestellt; 1953 KOLEJARZ/Wohnschiff der Reederei Polska Zegluga Morska; 1955 Wohnschiff der Marine der VR Polen; 1956 Heizschiff einer Danziger Werft; 1958 abgewrackt.

PRINS CHRISTIAN

1903 Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri, Helsingør; Bau-Nr. 94; 1824 BRT/686 NRT; $86,9 \times 17,7$ größte Breite $\times 6,8$ m (Tiefe); Tiefgang 4,4 m mit 450 tons Last; 2200 PSI; 14 Knoten; Gleislänge 128,6 m (zwei Gleise).

1903 PRINS CHRISTIAN/Det Danske Statsbaner; 1922 bei Indienstellung der DANMARK Versetzung zur Sundfähre Kopenhagen-Malmö; 1945 Einsatz auf dem Großen Belt; 1954 abgewrackt.

DANMARK

1922 Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri, Helsingør; Bau-Nr. 163; 2915 BRT/1264 NRT; $102,0 \times 15,7 \times 6,5$ m (Tiefe); Tiefgang 4,5 m; 3600 PSI; 15,5 Knoten; Gleislänge 157 m (zwei Gleise).

1922 DANMARK/Det Danske Statsbaner; im März 1945 in Gedser nach Sabotageanschlag gesunken; 10. Mai 1947 nach Hebung und Reparatur Wiederaufnahme des Betriebs Warnemünde-Gedser; ab 14. Juli 1951 alternierend auch auf der Strecke Großenbrode- Gedser eingesetzt; nach Einrichtung der Vogelfluglinie Puttgarden-Rødby 1963 nur noch auf der Warnemünde-Route; nach dem 14. April 1968 außer Dienst und zum Abwracken verkauft.

SCHWERIN

1926 Ferdinand Schichau, Elbing; Bau-Nr. 1170; 3133 BRT/1107 NRT; 106,8 × 16,0 × 4,4 m (Tiefgang); 4400 PSi; 15,5 Knoten.

1926 SCHWERIN/Deutsche Reichsbahn, Reichsbahndirektion Schwerin; am 20. Februar 1944 während Reparaturarbeiten an der Rostocker Neptunwerft nach Bombentreffer gesunken; gehoben und in Warnemünde aufgelegt; nach 1945 abgewrackt.

Anmerkungen:

- * Der erste Teil »Von ersten Plänen bis zur Eröffnung der Fährlinie« erschien in: DSA 13, 1990, S. 83–110.
- 1 Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure 44, 1904, S. 22 sowie P. Ransome-Wallis: Eisenbahnfähren in Westeuropa. Zürich 1968, S. 119.
- 2 Wolfgang Kramer, Reinhard Kramer und Horst-Dieter Foerster: Die Schiffe der Königslinie. Rostock 1981, S. 70f.
- 3 Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure 44, 1900, vom 6. Januar 1900.
- 4 Schiffbau 5, 1904, S. 1.
- 5 Schiffbau 4, 1902/03, S. 825; Zeitschrift des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 43, vom 7. Oktober 1903, S. 644; Niels Jensen: Danske Jernbanefærger. København 1978, S. 27.
- 6 Schiffbau 4, 1902/03, S. 684.
- 7 Vergl. dazu: Marine Engineering 1904, S. 166f.; Engineering vom 10.9.1909, S. 345 u. 347; Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure 48, 1904, S. 257f.; Jensen (wie Anm. 5), S. 26.
- 8 Friedhelm Ernst, in: Eisenbahn-Magazin, Heft 2/1976, S. 14.
- 9 Kramer (wie Anm. 2), S. 37.
- 10 Engineering vom 19. Oktober 1923, S. 507.
- 11 Paul Bell und Mogens Nørgaard Olesen: Storebæltsoverfarten i 100 år. Kopenhagen 1983.
- 12 Höfinghoff/Stuhr: Hochseefährschiff Schwerin. In: Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure 71, 1927, S. 1077f.
- 13 Fotos: Sammlung Gert Uwe Detlefsen.
- 14 Eisenbahn-Magazin, Heft 2/1976, S. 15.
- 15 Ebd.
- 16 Erich Gröner: Die deutschen Kriegsschiffe 1815–1945. Bd. 3. 1985, S. 199.
- 17 Modellbau heute (MBH), Heft 6, 1984, S. 17.

Eine weitere Veröffentlichung zum Thema ist die Broschüre »Eine Brücke über die Ostsee – die Eisenbahnfährverbindung Warnemünde-Gedser« von Klaus Pfafferoth, herausgegeben vom Deutschen Modelleisenbahn-Verband der DDR, 1987.

Nach Drucklegung dieses Aufsatzes erschien: Horst-Dieter Foerster und Karl Heinz Lossow: Die älteste Eisenbahnverbindung über die Ostsee. Schiffe der Fährlinie Warnemünde-Gedser. Rostock 1991.

Für ihre Unterstützung bei dieser Arbeit danke ich herzlich Jürgen Pieplow, Reinhard Kramer, Gert Uwe Detlefsen und vor allem Wolfhard Eschenburg, der viele der gezeigten Bilder aus seinem reichhaltigen Archiv beisteuerte.

erschienen in: DSA 13, 1990, S. 83–110
erschienen in: DSA 13, 1990, S. 83–110
erschienen in: DSA 13, 1990, S. 83–110